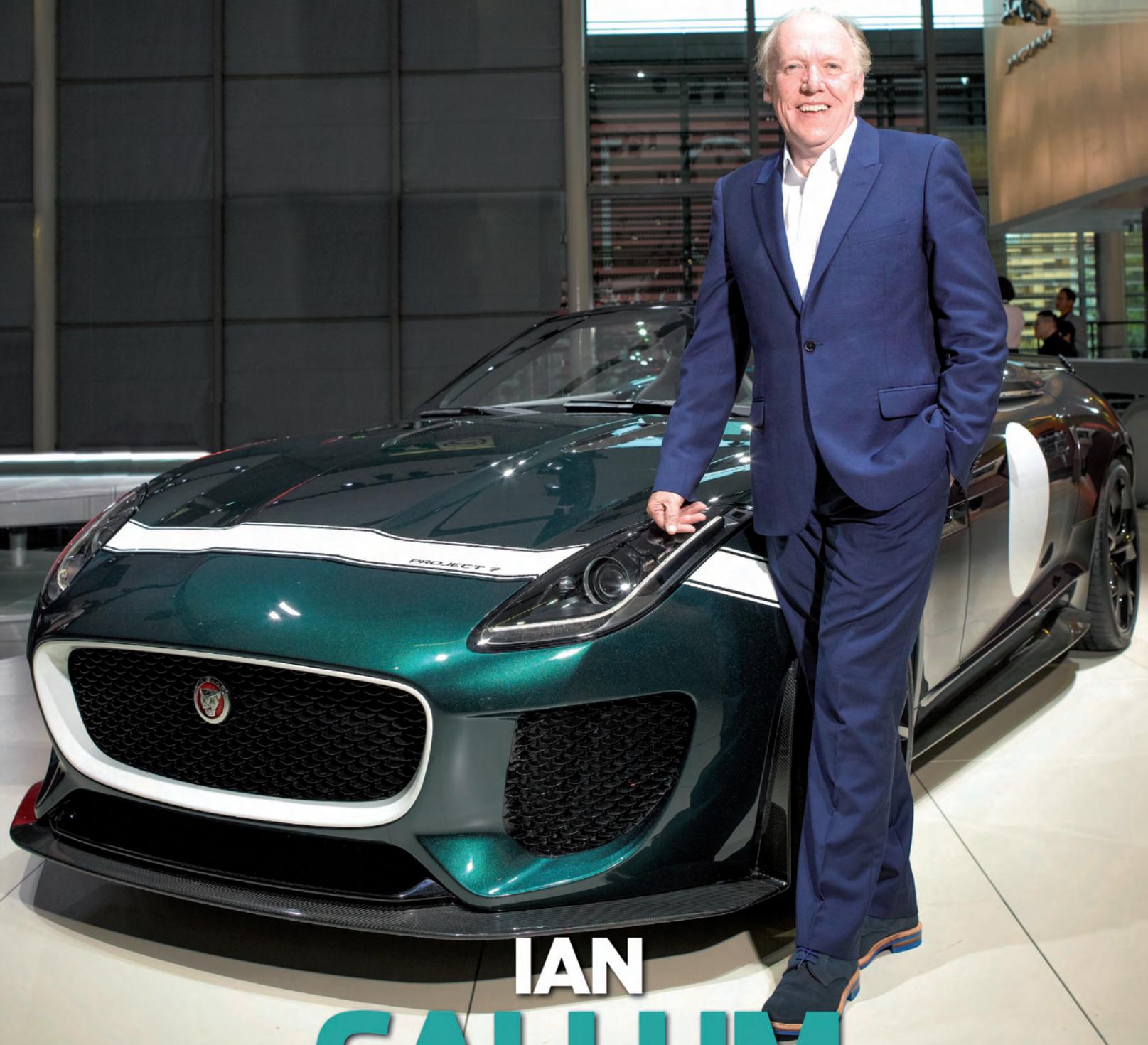


Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



IAN
CALLUM
DESIGNER DE FÉLINS

EXPLOREZ DE NOUVEAUX HORIZONS

Jeep est une marque de Chrysler Group LLC.



NEW JEEP® CHEROKEE AUTOMATIQUE 4x4
À PARTIR DE **399 000 dhs**

Emblème du style unique et moderne au sein de la gamme Jeep, cet expert du tout terrain allie le plaisir de la conduite et les prouesses technologiques. Il met à votre disposition une boîte à vitesse à 9 rapports sur 4 roues motrices en plus des technologies avant-gardistes : sellerie cuir Nappa et système multimedia avec écran 8,4'', toit ouvrant panoramique et jantes en alliage 18'', le tout pour rendre votre conduite unique et inoubliable. Rendez-vous dans nos showrooms pour expérimenter la liberté et le plaisir de la conduite.

/ 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.: 05 22 77 83 90.
ITALCAR SIDI MAAROUF : MANDARONA 300, LOT 9 ROUTE SIDI MAÂROUF - TÉL.: 05 22 78 60 02. • **EL JADIDA :** STOKVIS - 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.

Jeep avec



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

NEW JEEP® RENEGADE

REJOIGNEZ L'HYMNE À LA LIBERTÉ



Jeep®

leservices

Parce que vous avez d'autres chats à fouetter



Payez vos factures
en ligne

Consultez, suivez et payez vos factures en toute autonomie
de là où vous êtes.

eservices.ma

inwi™

CRÉDIT À LA CONSOMMATION

EN 2014, LE GROUPE ATTIJARIWAFA BANK
A ACCORDÉ **210 000**
CRÉDITS À LA CONSOMMATION
POUR **14,3** MILLIARDS DH



ET S'ENGAGE À ACCORDER
220 000* CRÉDITS À LA CONSOMMATION
POUR **15** MILLIARDS DH EN **2015**



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank

Édito



Ahmed Kseibati

Le verre à moitié plein et le verre à moitié vide.

Depuis le lancement de notre magazine, nous assistons chaque année, en tant que sponsor, partenaire et organe de presse, à cette grande messe de la course automobile que constitue le Grand prix de Marrakech WTCC et chaque année, les organisateurs font de leur mieux, améliorant les accès, la billetterie, la circulation au sein du circuit, ainsi que toutes sortes de prestations que le visiteur souhaite avoir, food court, piste de karting, musique...

Chaque année également, de pseudo experts et autres « sceptiques » nous sortent de leur chapeau mille raisons pour critiquer, voire dénigrer ce grand événement. Non, messieurs, il ne s'agit là ni des Grands Prix F1 de Monaco, d'Abou Dhabi ou de Séoul, ni des 24 Heures du Mans. Nous sommes au Maroc et nous devons faire avec les moyens matériels et humains à notre disposition.

La critique est aisée, mais se retrousser les manches pour faire du mieux qu'on peut avec ce que l'on a est beaucoup moins évident.

Personnellement, je dis bravo aux organisateurs du WTCC de Marrakech et à tous ceux qui contribuent au rayonnement de la ville ocre et du Maroc.

Ce mois aussi, comme vous l'avez constaté, nous mettons en couverture un des plus grands designers du monde automobile, le Grand Ian Callum, à la barre du design de la maison Jaguar depuis 16 ans et qui est l'initiateur du retour, du renouvellement et du rayonnement de la marque au plus haut niveau.

Bonne lecture, Gentlemen.



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



Prochainement à Casablanca...

Sommaire

8 Motors

- 8/12 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
14/18 **L'actu En bref Internationales** par Youssef Bennour
20/23 **ActuEvenement** Essai Range Rover par Ahmed Kseibati
24/28 **ActuEvenement** Essai Essai Jaguar XE par Ahmed Kseibati
29/34 **ActuEvenement** Grand Prix Marrakech 2015 par Youssef Bennour
36/39 **ActuEvenement** Renault Exciting Days par Ahmed Kseibati
41/43 **AutoConcept** Jaguar F-Type Project7 par Youssef Bennour
44/48 **AutoException** Ferrari 488 GTB par Amal Razine
50/54 **AutoException** Porsche Cayman GT4 par Youssef Bennour
56/60 **AutoException** Ford Fusion par Youssef Bennour
62/66 **AutoException** Nissan XTrail par Youssef Bennour



68

Entretien du mois Ian Callum

>79 Designer de félinS par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80>87 **AutoLégende** Jaguar XJ220 : la reine des Jaguar par Youssef Bennour
88>89 **MotoException** Ducati Scrambler par Lina Mouafak

90

L'Homme

- 90>91 **Montres** Philippe Patek : Nautilus Travel Time Chronograph par Lina Mouafak
92>95 **Sport d'élite** British Polo Days par Lina Mouafak
96>97 **Hôtel & Resort** Yasmine Immobilier par Lina Mouafak
98/99 **Cigare** Montecristo A par Antoine Dalmas

100

Lifestyle

- 100>103 **Evasion** Circuit Carole par Lina Mouafak
104>105 **Art** Juan Carlos Ferrigno par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

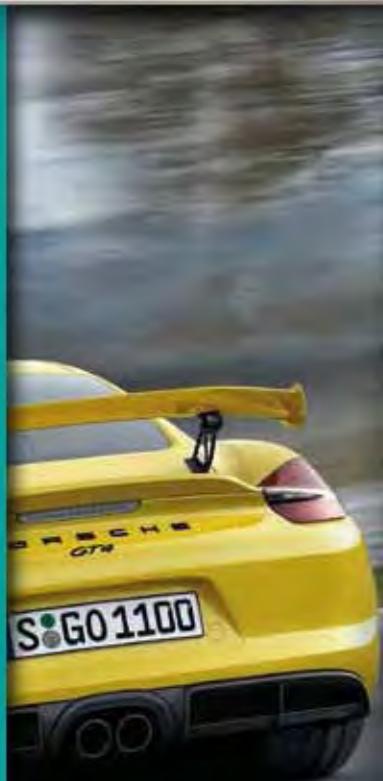
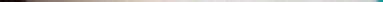
Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib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

www.gentlemendriversmag.com

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



68



AXA Assurance Maroc lance Fidelity By AXA



AXA Assurance Maroc innove en matière de relation client en lançant une nouvelle offre automobile « Solution Auto AXA », qui intègre les besoins spécifiques des différents segments de clientèle : famille, fonctionnaires, véhicules WW et un programme de fidélité inédit

Fidelity By AXA. Ce dernier récompense les clients fidèles faisant preuve d'une conduite responsable, même s'ils n'ont souscrit que la garantie Responsabilité civile, en leur offrant un Capital Fidélité qui peut atteindre 5.000 DH, qui permet de réparer son véhicule en cas d'accident responsable, de couvrir sa franchise ou sa vétusté, ou encore d'augmenter son plafond assuré.

Le programme Fidelity By AXA devrait profiter également aux clients sans sinistre, qui bénéficieront de réductions annuelles de 5% sur les garanties annexes pouvant atteindre 50% et de réductions spéciales pour les clients qui assurent plusieurs véhicules ou qui disposent d'autres contrats souscrits auprès d'AXA Assurance Maroc.

Wafa Assurance offre l'indemnisation « Ultra-Rapide » à ses clients



Dans le cadre de ses efforts tendant à la satisfaction de la clientèle, Wafa Assurance lance son offre d'indemnisation ultra-rapide des sinistres matériels d'automobile « Ta3wid Sari3 ». Cette offre vient à point nommé, dans la mesure où les sinistres sont en perpétuelle recrudescence.

En effet, tous les cinq ans en moyenne, un assuré sur deux est confronté à un sinistre automobile.

Pour rappel, Wafa Assurance avait déjà innové en 2009, par la mise en place des Centres d'expertise et d'indemnisation rapide « Wafa Drive », qui permettaient de centraliser l'ensemble des étapes de gestion du sinistre de l'ouverture du dossier jusqu'à l'indemnisation

du client. À travers l'indemnisation « Ta3wid Sari3 », Wafa Assurance apporte une solution encore plus innovante au service du client.

Ce nouveau service se concentre sur les sinistres faisant l'objet d'un constat aimable établi par un constateur de Wafa IMA (filiale d'assistance de Wafa assurance). Ainsi, le service ultra-rapide permet au client de se faire rembourser dès qu'il se présente chez son Assureur Conseil pour déclarer le sinistre : La déclaration et l'indemnisation se font sur place, en une seule opération. Cette initiative présente des avantages aux deux parties, puisque le délai d'indemnisation entre la survenance du sinistre et le règlement se trouve réduit au maximum, le déplacement du véhicule est évité et l'Assureur-conseil détient toutes les informations nécessaires pour servir rapidement et efficacement l'assuré, quasi-instantanément.

ALD propose la location longue durée pour les motos

LET'S DRIVE TOGETHER



La location longue durée des deux-roues arrive enfin au Maroc. Cette offre de location ALD Automotive et MOB SHOP, importateur et distributeur KYMCO au Maroc, apporte aux professionnels un tout nouveau service clé en main flexible pour les motos 50 cm³ du constructeur taiwanais.

Cette solution présente l'avantage de la souplesse, puisqu'il s'agit d'un contrat à durée variable, adapté aux besoins de chaque utilisateur et associé à une palette de services - assurance, maintenance, assistance et pneumatiques - répondant ainsi à la demande croissante des entreprises en matière de deux-roues pour optimiser les trajets de leurs collaborateurs.

« Notre parc compta plus de 7.600 véhicules à ce jour, commente Frédéric Banco, Directeur Général d'ALD Automotive Maroc et nous sommes fiers d'avoir mis en place ce partenariat innovant avec MOB SHOP, pour élargir notre offre à destination de clients professionnels, toujours plus exigeants et en recherche d'optimisation de leur mobilité. »

En s'associant avec la marque KYMCO, ALD Automotive, enrichit son offre de solutions de mobilité et consolide sa position de leader sur le marché de la Location Longue Durée au Maroc.

SAMSUNG

SAMSUNG
Galaxy S6 edge

NEXT IS NOW



SAMSUNG
Galaxy S6 | S6 edge

C'est la rencontre de l'élégance et de la technologie, le raffinement et l'innovation. Le nouveau Samsung Galaxy S6 et S6 Edge, vous ouvre un monde de possibilités pour inspirer votre quotidien.

Nouveau Samsung Galaxy S6 et S6 Edge, Next is now !

Le challenge «Dealer of the Year» récompense des Marocains

DRIVE THE CHANGE



Organisé chaque année par Renault, le challenge « Dealer of the Year » récompense les meilleurs concessionnaires du Groupe, en se basant sur le volume de vente, la profitabilité du réseau et la qualité de service.

La cérémonie des « dealers of the year 2014 », s'est tenue le 10 avril au Technocentre, à Paris. Cet événement annuel récompense les 100 meilleurs concessionnaires du Groupe Renault à travers le monde, pour les marques Renault, Dacia et RSM (Renault Samsung Motors).

Lors de cette édition, deux concessionnaires du réseau de Renault Commerce Maroc et un chef de site succursale ont été récompensés. Il s'agit de Said El-Rhana, responsable Succursale Vita à Casablanca, de Mohamed Rahmouni, concessionnaire de Rahmouni Auto à Casablanca et Abdelilah Tabite, concessionnaire Vigano Auto à Fès.

Toyota Maroc commercialise la nouvelle Yaris

Toyota Maroc vient de procéder au lancement officiel de la troisième génération de la Yaris.

Plus longue que le précédent modèle de 16 cm et présentant un meilleur empattement, la nouvelle Yaris est l'une des voitures les plus habitables de son segment, tout en conservant les dimensions d'une voiture compacte très pratique en ville.

Présente au Maroc avec trois finitions (Silver, Gold, Style), la nouvelle Yaris offre une ribambelle de gadgets de sécurité, comprenant de série sept airbags, VSC (contrôle électronique de stabilité), EBD (répartiteur électronique de freinage), TRC (système antipatinage), BA (aide au freinage d'urgence), EBS (allumage automatique des feux de détresse) et TPW (indicateur de sous-pression des pneus).

L'intérieur de la nouvelle Yaris évolue également, avec un nouveau volant sport à méplat pour un meilleur confort aux genoux et un meilleur grip. Au chapitre mécanique, l'offre porte sur deux motorisations : le diesel 1.4L D-4D

de 90 cv avec 205 Nm de couple et l'essence 1.0L VVT-i de 69 cv qui passe de 93 à 95 Nm.

La nouvelle Yaris est disponible à partir du 4 mai 2015 dans tous les points de vente Toyota à des tarifs oscillant entre 124.000 DH et 153.900 DH.

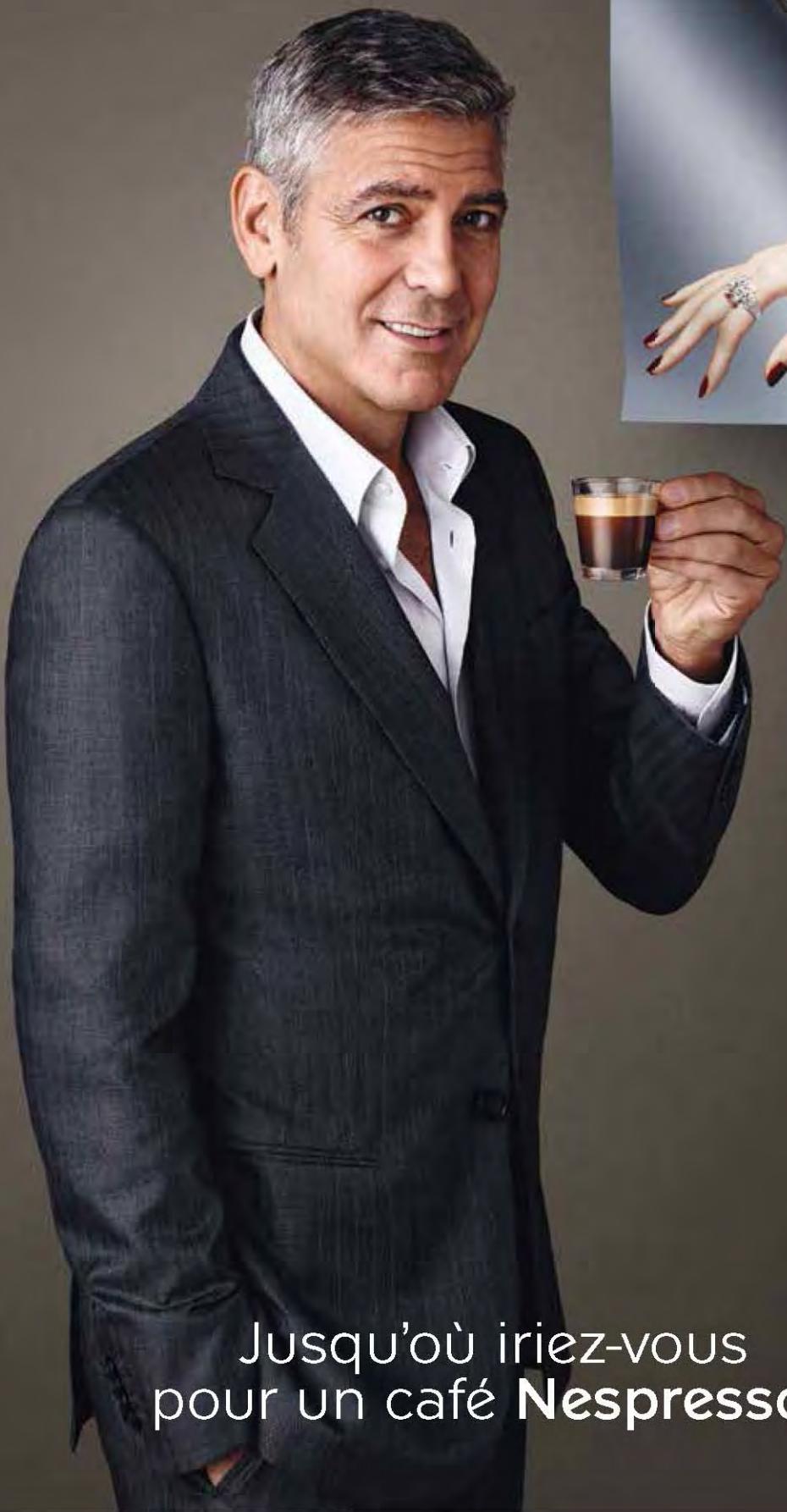


Le SAV de Ferrari Maroc placé sous le signe de l'excellence

L'atelier Ferrari Maroc a fêté son deuxième anniversaire ce 11 mai. Parfaitement conformes aux standards du réseau d'assistance Ferrari dans le monde, les principes sur lesquels se fonde l'action de Ferrari Maroc sont : une position et une structure représentative des valeurs de la marque Ferrari, la compétence de l'équipe SAV, l'efficacité des processus clés, la relation continue et personnalisée avec le client et la qualité du service en général.

S'agissant de l'exécution des travaux, le processus s'articule sur une série de passages critiques, tels que le relevage correct des délais sur l'ordre de travail, l'identification d'éventuelles interventions supplémentaires et l'exécution des contrôles. L'objectif de ce processus est d'assurer la complète exécution des travaux et le respect des délais de livraison prévus, afin d'établir une relation de confiance avec les clients Ferrari Maroc. En aval intervient la phase de contrôle des travaux, qui vise à assurer au client un standard de réparation de haut niveau et de garantir l'exécution de toutes les opérations requises et mises en évidence au cours du processus d'assistance.





Jusqu'où iriez-vous
pour un café Nespresso?

*Quoi d'autre ?

Découvrez toute l'histoire sur
www.nespresso.com/how far

NESPRESSO
*What else?**

Univers Motors commercialise le nouveau CR-V



Univers Motors, distributeur exclusif de Honda au Maroc, vient d'introduire sur le marché national la quatrième génération « restylée » du Honda CR-V. Esthétiquement, le design extérieur du nouveau CR-V 2015 a été revu. À l'avant, la calandre redessinée dégage du caractère, tandis que l'affinement du style à l'arrière lui donne plus de dynamisme. Par ailleurs, le CR-V 2015 restylé reçoit le système d'info-divertissement « Honda Connect » et son écran tactile de 7 pouces, accompagné d'une interface sans fil Bluetooth. Ces deux équipements sont disponibles de série sur le nouveau Honda CR-V.

Sous le capot, le CR-V accueille un Diesel 1.6 i-DTEC de 160 ch, qui sera disponible avec une boîte automatique à 9 rapports.

Côte sécurité, le nouveau CR-V offre des équipements de haut niveau, dont fait partie le CTBA (City Brake Active System). Disponible de série, ce système permet de réduire les risques de collision à faible vitesse (moins de 30 km/h) en avertissant le conducteur et en l'aident au freinage.

Disponible chez l'importateur marocain à partir du mois de mai 2015, le nouveau CR-V sera proposé avec trois niveaux de finition et avec un prix de lancement de 314.000 DH.

La nouvelle Ford Fusion au Maroc

L'importateur de Ford au Maroc, Scama, a convié la presse à la présentation officielle de la nouvelle Ford Fusion, le jeudi 30 avril 2015. Cette dernière ne manque pas d'atouts, à commencer par un design plus valorisant, un équipement high-tech et une large palette de motorisations. Esthétiquement, la calandre de cette

nouvelle Mondeo fait penser à Aston Martin et suggère un tempérament sportif. Le long capot, parcouru de quatre nervures participe à la fluidité de la ligne. Le nouvel opus propose une habitabilité généreuse, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. L'habitacle, lui, s'avère plus cossu et plus valorisant. Côté équipements de sécurité, la nouvelle Fusion est bien dotée. En effet, le pack Sécurité Intégral BLIS comprend un véritable arsenal de systèmes dédiés à la sécurité. Il y a lieu de noter la présence de ceintures arrière intégrant un airbag, ce qui est une première mondiale.

Proposée en quatre finitions : Trend, Titanium, Titanium Plus et Titanium X, la nouvelle familiale de la marque à l'ovale s'appuie sur le 2.0 diesel dans deux configurations de puissance : 150 ch et 340 Nm et 180 ch et 400 Nm. Ces derniers sont couplés à la boîte à double embrayage Powershift, à six rapports



La Nissan GT Academy s'invite au Maroc

Pour la septième année consécutive, le constructeur automobile Nissan et Sony (via sa console PlayStation) lancent la GT Academy, une compétition qui permet la découverte de nouveaux talents de pilotes de course. Pour la première fois, le Maroc sera de la partie, puisque l'événement GTA-Nissan se déroulera au Morocco Mall à Casablanca, durant le mois de mai. Des pods de course et des simulateurs y seront installés et 20 vainqueurs seront sélectionnés pour progresser vers la finale Nord Afrique, qui se déroulera le 11 juin prochain en Égypte, où ils seront mis à l'épreuve à travers des tests d'endurance physique et de conduite sur de voitures réelles et virtuelles.

Six candidats, les plus prometteurs, seront retenus par la suite pour être envoyés au camp de formation du célèbre circuit de course de Silverstone, où ils entameront la dernière étape de la compétition face aux meilleurs du monde pour le prix ultime, en l'occurrence la prestigieuse course des 24 Heures de Dubaï.



INFINIMENT SENSATIONNEL



Imaginez un téléviseur qui peut reproduire 64 fois plus de couleurs *, avec des contrastes plus intenses et des détails encore plus précis, qui vous fera découvrir des images comme vous n'en avez jamais vues auparavant. Imaginez que ce téléviseur soit muni d'un menu intuitif d'une interface fluide et de connectivités multiples. Et si ce même téléviseur était au-delà d'un bijou technologique, et si il était également une œuvre d'art raffinée pour embellir votre intérieur.

Les nouveaux téléviseurs Samsung SUHD. SEE MORE FEEL MORE.

* comparé aux autres téléviseurs UHD

www.samsung.com

Samsung Call Center
080 100 22 55

par Youssef Benour

Rolls-Royce Phantom La nouvelle édition limitée



Une nouvelle édition limitée de la Rolls-Royce Phantom vient de voir le jour. Dénommée Limelight et proposée en 25 exemplaires, elle met surtout en lumière quelques nouveaux aménagements intérieurs. Il s'agit notamment de nouveaux rangements proposés dans les portes, avec par exemple un rangement dédié à la clientèle féminine ? accueillant parfums et bijoux, aussi disponible en version homme avec parfums et montres.

À la différence de la Classe S qui propose un siège inclinable, proche de l'aviation d'affaires, l'anglaise traduit son raffinement par un nouveau siège offrant un dossier incliné à 27°, un repose-jambes incliné à 65° et un repose pieds incliné à 30° plus un coussin. Il y a lieu de noter qu'il est annoncé comme proposant la position la plus relaxante, grâce à sa mise au point par des professionnels de la santé.

Ne s'arrêtant pas sur sa lancée, cette Limelight fait fort dans la fantaisie, en concevant un motif en « diamant », que l'on retrouve en broderie sur les sièges, les portes, la console et les tablettes. Ce motif sera aussi apposé sur la montre, ainsi qu'à l'extérieur, sur le liseré latéral peint à la main.

Une McLaren P1 GTR Bientôt homologuée pour la route

Peut-on un jour espérer voir la terrifiante bête de circuit - la McLaren P1 GTR - arpenter nos routes et se plier aux conditions kafkaïennes de la circulation ? Il n'y a aucune réponse officielle à cette question, mais selon un média britannique, quelques clients aimeraient

bien utiliser leur P1 GTR au quotidien. Seul bémol : la supercar hybride n'est pas homologuée pour la route. Mais apparemment, Lanzante Motorosports aurait une solution à ce problème. En effet, l'entreprise se chargerait de la transformation et conversion après accord avec le constructeur britannique. Le projet serait même en phase de concrétisation, selon le même média.

Les quelques amateurs fortunés auront alors droit à une P1 GTR homologuée route, comme l'ont eu en leur temps quelques happy few, qui ont fait l'acquisition d'une certaine F1 GTR. Il reste à se demander quelles seront les modifications à apporter pour permettre au rêve de devenir réalité.

Toyota crée une nouvelle usine au Mexique

Après la décision de mettre entre parenthèses ses investissements à cause de problèmes de qualité, Toyota compte reprendre ses projets de création de nouvelles unités de production. Sa première destination sera le Mexique, où la marque nippone compte ouvrir une toute nouvelle usine, pour produire la Corolla.

Toyota a mis à profit sa pause pour revoir son fonctionnement en profondeur. Cette introspection a abouti à la mise en place de l'architecture TNGA. Nécessitant un investissement conséquent d'environ un milliard de dollars, la nouvelle usine implantée dans l'État de Guanajuato débutera sa production en 2019. Elle sera la onzième usine de Toyota en Amérique du Nord, mais surtout la première pensée autour de la logique TNGA, qui va au-delà d'une plateforme, pour impliquer aussi une révision du processus de production.

Cet investissement entraînera le remaniement du site canadien de Cambridge Nord. Cette usine ouverte en 1997 sera à l'avenir chargée de produire des véhicules d'un segment supérieur. Les sites Woodstock (Rav4) et Cambridge Sud (Lexus RX) intégreront également dans l'avenir l'architecture TNGA.



Classe E.

À l'avant-garde de l'élégance !

Unique, la Classe E conjugue à la perfection un design avant-gardiste à l'élégance d'une grande berline. D'un confort à bord remarquable, parfaitement équipée, la Classe E transformera vos longs trajets en un véritable plaisir. www.mercedesbenz.ma

Photo non contractuelle.

Classe E diesel

dès **422 000** dh

Jusqu'au 31 mai 2015



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

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

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

Tanger : Route de Tanger / Rabat, Hjar Nhal, Gzenaya - 0539 37 86 00

Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 96 09 78

Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41 • Safi - 0524 46 20 40 • Tétouan - 0539 99 30 40



Hyundai Message to space

La nouvelle campagne intitulée 'A Message to Space', concerne une jeune fille de 13 ans, vivant à Houston (Texas, États-Unis), et dont le papa astronaute accomplit des missions de plusieurs mois dans l'espace. Hyundai Motor a imaginé et réalisé une méthode qui lui permette de communiquer avec son père, en dessinant sur terre des lettres géantes, suffisamment grandes pour pouvoir être lues depuis l'espace.

Sur le lac asséché de Delamar (Nevada, États-Unis) utilisé comme une toile géante pour l'occasion, le constructeur coréen a déployé 11 Hyundai Genesis pour écrire un message couvrant une surface une fois et demie plus grande que Central Park, à New York. D'une superficie de 5,55 km², l'ouvrage a officiellement été reconnu comme « la plus grande image dessinée par des traces de pneus » par le Guinness World Records.

À propos de la philosophie de la marque à l'égard de sa clientèle, « New Thinking », Scott Noh, responsable Marketing Monde Hyundai Motor Company, a déclaré : « Cette opération est représentative de la volonté de Hyundai Motor d'être un partenaire automobile pour la vie et au-delà et souligne notre volonté de prendre soin de nos clients, en ajoutant une interaction émotionnelle. Nous voulons que notre marque ne soit pas perçue simplement comme un moyen de transport. Envoyer un message vers l'espace avec Hyundai Genesis a représenté un challenge qui nous a permis d'illustrer la façon dont nous prêtons attention à nos clients. »



Deux nouveautés Mercedes au Salon de Francfort

Comme d'habitude, le Salon de Francfort est l'occasion pour les plus grands constructeurs de présenter en première mondiale leurs nouveautés. La 66e édition du

Salon ne devrait pas déroger à la règle, surtout pour les marques allemandes, qui évolueront à domicile. Parmi elles, on trouve Mercedes, qui présentera plusieurs nouveautés.

En plus de la présentation de la version Coupé de la Classe C, le stand de la marque à l'étoile comprendra également la déclinaison cabriolet de la berline. La famille Classe C sera donc au complet, à l'instar de la Classe S, qui verra elle aussi son cabriolet révélé. Pour les observateurs, ces annonces ne sont guère une surprise, les modèles ayant déjà été aperçus à plusieurs reprises dans leur phase de développement. Enfin, la Smart ForTwo découvrable sera également de la partie. Il est à noter que les deux cabriolets à l'étoile seront équipés d'un toit souple en toile, rétractable jusqu'à une vitesse de 60 km/h.

Ecclestone plaide pour le changement des moteurs

Le grand argentier de la F1, Bernie Ecclestone fait encore parler de lui. L'occasion est le débat qui fait rage à propos d'un probable changement du règlement de la discipline à l'horizon 2017, avec le rehaussement de la puissance des blocs moteurs à 1 000 chevaux et l'introduction de pneus plus larges.

Selon Ecclestone, la solution pour soulager les écuries de fond de grille d'un budget trop élevé est de faire un retour à des V8 atmosphériques. Ces blocs seraient, d'après lui, moins chers et permettraient aux écuries avec les budgets les plus faibles de revoir leurs dépenses à la baisse. Cette idée rejette celle de la deuxième division précédemment évoquée par ce même Ecclestone. Toutefois, cette idée pourrait ne pas être du goût de certains constructeurs, dont Mercedes et Ferrari, qui ont dépensé des sommes particulièrement élevées dans le développement de ces nouveaux V6. Enfin, une autre idée consisterait à utiliser des blocs V6 bi-turbo low cost. Encore un nouveau moteur avec une architecture différente, qui risquerait d'être loin d'accomplir les objectifs de baisse des coûts.



LG SUPER UHD TV

La nouvelle gamme LG SUPER UHD TV apporte son lot d'innovations pour une expérience télévisuelle encore plus exceptionnelle.

Grâce à un nouveau procédé qui élargit considérablement le spectre de couleurs affichables sur un écran LED, combiné à la technologie IPS 4K adoptée par les professionnels de la vidéo et du graphisme, les téléviseurs LG SUPER UHD TV reproduisent toutes les couleurs et les nuances de la nature avec une précision sans précédent.

Avec LG SUPER UHD TV, les images sont de toute beauté.



... ET
LES COULEURS
PRENNENT VIE.



Innovation for a better life.

ColorPrime
NANO SPECTRUM

IPS 4K webOS 2.0

Ferdinand Piech démissionne

Mis en minorité par le conseil de surveillance à cinq contre un, le patriarche de la famille Piech-Porsche a démissionné de tous



ses mandats dans le groupe Volkswagen, comme son épouse Ursula, qui était également membre du conseil de surveillance, a annoncé Volkswagen.

L'intérim sera assuré par Berthold Hube, le représentant d'IG Metall au conseil de surveillance, jusqu'à ce qu'un nouveau président du conseil de surveillance soit nommé. Celui qui a le plus de chance de succéder au président sortant n'est autre que Martin Winterkorn, l'actuel président du groupe, avec qui Piech avait des relations tendues dernièrement.

S'il est encore tôt de parler de conséquences du retrait de Piech, il faut néanmoins constater que certains des projets nés de son initiative, comme la Volkswagen Phaeton ou Bugatti, perdent un allié de poids, tout comme les initiatives de prestige de façon générale. De même, la politique sportive du groupe pourrait subir une réorientation. On sait que Piech, qui déteste Bernie Ecclestone, a toujours mis son veto à la participation du groupe en Formule 1. Là encore, son départ pourrait conduire à une réévaluation de ce projet.

La remplaçante de la DB9 pourrait abriter un V12 Turbo

Le constructeur Aston Martin est sous les feux de la rampe. Et pour cause, la marque de Woking est en train de préparer la remplaçante de l'actuelle DB9, laquelle devrait profiter d'un V12 turbo !

Pour le moment, peu d'informations ont filtré sur celle que tout le monde ou presque appelle déjà DB11. En

effet, selon Auto Express, le futur coupé anglais devrait pouvoir compter sur un V12 turbo. Jusqu'à présent, c'est l'hypothèse d'un V12 atmosphérique évolué qui remportait les suffrages. D'où la nécessité de prendre cette rumeur étayée par les dires de ceux qui ont pu entendre tourner des prototypes sur le circuit du Nürburgring et la présence de quelques étiquettes collées sur le tableau de bord. Il est à prendre avec des pincettes. Grâce à un V12 turbo, la future DB11 pourrait sans doute à nouveau afficher une puissance digne de son rang tout en ménageant ses consommations. Il reste à avoir la confirmation que ce V12-là serait d'origine Mercedes-AMG, le constructeur fournissant également son V8 4,0 litres bi-turbo. On voit mal en effet Aston-Martin développer un nouveau bloc turbocompressé à partir de son actuel et ancien V12. Rappelons que le bloc V12 turbo de Mercedes-AMG peut atteindre 630 ch sous le capot des productions de la marque à l'étoile.

Mick Schumacher remporte sa première victoire en F4

Le premier meeting de l'Adac F4 sur le circuit d'Oschersleben a été très suivi et plus particulièrement un participant qui porte un nom prestigieux : Mick Schumacher, fils du septuple champion du monde de F1. Lors de sa première course, « Mick » était mal classé sur la grille de départ (dix-neuvième place) et a dû mettre les bouchées doubles pour terminer neuvième, ce qui lui permettait de recevoir le trophée de meilleur débutant. Parti vingtième sur la grille de la seconde course, il n'a pu faire mieux que la douzième place sous le drapeau à damier (troisième rookie). Mais c'est dans la troisième course qu'il va décrocher la timbale pour ses débuts. Parti second derrière un autre débutant, Thomas Preining, Mick Schumacher le passe dès les premiers hectomètres et ne lâchera plus le commandement. Une première victoire qui devrait ôter beaucoup de pression médiatique des jeunes épaules du fils du Baron rouge.





TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

RAV4 AMAZONIA

EDITION LIMITÉE SURÉQUIPÉE*

Photo honnête contractuelle *Dans la limite des stocks disponibles

drive dentsu



L'AVENTURE COMMENCE !

Hey, toi le citadin! Il est 06h00 du matin, l'aventure est dans chaque recoin, mais avant tout, faisons le point! Moi, RAV4 AMAZONIA, j'ai tout ce dont tu as besoin !

Des barres de toit pour tes bagages, des phares antibrouillard pour ton éclairage, des jantes aluminium pour être à la page, des marchepieds pour faciliter l'abordage et des parechocs sport pour maîtriser franchissement et pilotage.



www.toyota.co.ma



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco
080 200 8100



par Ahmed Kseibati

ESSAI RANGE ROVER UN FRANCHISSEUR DANS UN GANT DE VELOURS

Land Rover, à travers son représentant exclusif sur le marché national, Smeia, s'est associée à la 3e édition du British Polo Day Maroc, organisée récemment dans la région de Marrakech. L'importateur marocain a saisi cette occasion pour convier Gentlemen Drivers Magazine à une prise en main de la dernière version SDV6 du Range Rover Sport dans l'arrière pays marrakchi. Récit



Lancée courant 2014, l'actuelle génération du Range Rover Sport connaît déjà un joli succès sur le marché marocain. Ses qualités font l'unanimité auprès des amateurs de SUV confortables, raffinés et puissants. Mais malgré ce positionnement avantageux, la marque anglaise ne s'est pas assoupi et vient d'enrichir son SUV fétiche d'une version ragaillardie du SDV6, dont la puissance a évolué de 292 à 306 ch. Ce bloc regorgeant de tonus vient seconder le surpuissant V8 de 389 ch.

C'est sous le capot du SUV anglais, qu'on retrouve la nouveauté qui justifie cet essai. En effet le SDV6 a droit à une nouvelle calibration, permettant d'augmenter sa puissance de 14 ch (306 ch) et son couple de 100 Nm (700 Nm). Dans le même temps, la consommation

baisse de 7% (7 l/100 km) et les rejets de CO₂ sont de 185 g/km. Sur le trajet de l'essai alternant routes étroites qui serpentent et chemins gravillonnés et défoncés à souhait, avec des dénivélés parfois importants, nous avons été conquis par le tempérament de cette mécanique, dont les accélérations arrachent, quel que soit le régime. Ce potentiel mécanique est sublimé par une boîte automatique à 8 rapports, à la fois douce et incisive. Les chiffres confirment ces sensations. En effet, le SDV6 catapulte les 2,1 tonnes du SUV de 0 à 100 km/h, en seulement 7,2 secondes, tandis que la vitesse de pointe titille les 230 km/h. Cerise sur le gâteau, le V6, tout mazouté qu'il soit, joue une mélodie agréable pour les tympans, au point de faire oublier parfois qu'il s'agit d'un bloc diesel.



Actu évènement



En matière de tenue de route, la satisfaction est également de mise. Il faut dire qu'il ne s'agit point d'une surprise, au regard de la réputation de la marque, passée maîtresse dans la conception d'excellents franchisseurs, mais qui n'oublie pas pour autant de dorloter leurs passagers. Faisant preuve de réelles aptitudes de franchissement sur les terrains les plus accidentés, cette nouvelle version du SDV6 met

en avant une autre nouveauté, à savoir l'ATPC. Ce système permet au conducteur de sélectionner la vitesse désirée, à l'arrêt ou de maintenir la vitesse en cours, sans toucher aux pédales une fois le frein relâché. Le système contrôle en permanence, et ajuste les réglages du véhicule pour optimiser sa motricité et maintenir sa progression, quelles que soient les conditions. L'ATPC fonctionne en marche avant et arrière de 1,8 km/h à 30 km/h. Le graal pour tout férus de crapahutage !!!

Mais ce qui est encore plus bluffant, c'est la propension du Range à gommer les aspérités de la route et à offrir dans ces conditions extrêmes un niveau de confort au dessus de tout soupçon. Le mérite en revient à la suspension pneumatique de cinquième génération, avec le fameux Terrain Response, qui s'adapte automatiquement au terrain rencontré avec une amplitude de 185 mm. De plus, en position haute pour le tout-terrain, la vitesse maximale passe de 50 km/h auparavant à 80 km/h, ce qui permet d'évoluer plus aisément sur des pistes défoncées similaires à celle de notre essai. Il y a lieu de signaler que la capacité de franchissement dans l'eau a également progressé passant à 85 cm, contre 70 cm précédemment.

Le SUV anglais propose par ailleurs une transmission intégrale permanente, réglable selon deux configurations : une boîte de transfert classique, avec un différentiel Torsen, qui privilégie la propulsion (42 % sur l'avant et 58 % sur l'arrière) pour une utilisation standard et une boîte de transfert à deux ratios et option boîte courte avec réducteur (50 % sur l'avant et 50 % sur l'arrière) avec un blocage de différentiel à 100 %.

Pour le reste, le nouveau Range Sport reprend le





châssis et la coque autoporteuse du plus récent Range Rover. On retrouve donc les suspensions, tout en aluminium avec double triangulation à l'avant et multibras à l'arrière, avec des débattements plus importants qu'auparavant : 260 mm à l'avant et 272 mm à l'arrière, ainsi qu'une garde au sol qui augmente de 51 mm à 278 mm.

Au final, cette prise en main de la nouvelle version du Range Sport SDV6 a été à la hauteur de la réputation de la marque anglaise. Incarnant un excellent compromis entre confort et efficacité en tout terrain, cette version enfonce davantage le clou en matière d'agrément de conduite, grâce à une motorisation plus musclée et à une technologie embarquée d'avant-garde.



ESSAI JAGUAR XE JAGUAR ATTACK

Jaguar remet un pied dans un segment des familiales premium, dominé de la tête et des épaules par les allemandes. Sa nouvelle arme, la XE, profite d'une nouvelle plateforme, de la transmission arrière et d'un nouveau moteur 2.0 diesel 100% maison. Ce sont autant d'ingrédients qui lui permettront de bien tirer son épingle du jeu. Gentlemen Drivers a été invité à prendre le volant de la V6 S de 340 ch, qui constitue le sommet de la gamme, sur le circuit de Navarre en Espagne. Récit.





Actu évènement



Aéroport de Pampelune, mon rythme cardiaque s'accélère. Mélange d'excitation et d'impatience, à l'idée de prendre le volant de la dernière Jaguar, qui a obtenu le titre de «Plus belle voiture de l'année 2014», au Festival automobile international. Dévoilée au Salon de l'automobile de Paris 2014, la nouvelle XE fait désormais office d'entrée de gamme chez Jaguar, en remplacement de la X-Type, disparue en 2009.

Ce qui a attiré d'abord mon attention est le design fort réussi de la XE. Dessinée par Ian Callum, elle puise

son inspiration auprès des dernières réalisations de la marque et notamment de la routière XF. Cela lui confère une allure racée, élégante et équilibrée, avec ses larges entrées d'air, sa grosse calandre, son capot bombé au centre, ses énormes jantes allant jusqu'à 20 pouces et ses feux arrière inédits. La nouvelle Jag affiche également le meilleur Cx aérodynamique de l'histoire de Jaguar, avec une valeur de 0,26.

En accédant à l'intérieur, je n'ai pas été dépayssé par l'habitacle, qui porte clairement l'empreinte





des dernières réalisations de la marque et plus spécialement de la XF, dont il reprend le volant, l'instrumentation, et quelques commandes de l'épaisse console centrale, proche du dessin de la XK. Reflet du positionnement de la XE, les boiseries ont disparu au profit d'applications en carbone ou en aluminium. L'ergonomie s'appuie sur un écran tactile, qui est le centre des commandes de la XE. C'est l'élément central qui contrôle les fonctions principales de l'automobile, soit la chaîne audio, la climatisation et la navigation satellite, s'il y a lieu. Il permet aussi la

connexion à un téléphone intelligent. Enfin, la molette de commande de transmission automatique fait encore son petit effet: au démarrage, elle sort de la console, comme par magie.

Malgré une longueur de 4,67 m, soit 50 mm de mieux que la Série 3 et surtout un empattement de 2 835 mm (2 810 mm pour la BMW), l'habitabilité n'est pas très généreuse. Elle s'avère moyenne aux places arrière, qui sont juste taillées pour deux personnes, en raison du tunnel de transmission entravant la place centrale.



Actu évènement



Enfin, le coffre annonce un volume de 455 dm³. L'autre point fort de la Jaguar XE est sa dotation d'équipements de confort, très étendue. On y trouve entre autres la vision tête haute dans le pare-brise, la reconnaissance de panneaux, le contrôle de motricité et un système multimédia connecté aux smartphones. Jaguar propose également le « InControl Protect », qui permet de commander la XE depuis un smartphone. Il est ainsi possible, à distance, de verrouiller les portes, fermer les vitres et contrôler le niveau de carburant.

Mais le cœur de la plus puissante des XE demeure incontestablement son moteur, un V6 de 340 ch, emprunté à la XF. Distillant une mélodie envoûtante au démarrage, ce bloc reste fidèle aux traditions de la marque.

Je prends la direction du circuit de Navarre, à Los Arcos, au nord de l'Espagne. Durant le trajet, le V6 nous gratifie d'une sonorité rauque, à chaque fois que le compte-tours flirte avec la zone rouge. Les sensations sont également au rendez-vous. Pas de doute, je suis bien à bord d'une berline sportive, qui n'usurpe nullement sa vocation.

Arrivé sur le circuit, les choses sérieuses commencent. J'accélère lourdement dans la grande ligne droite. Le 0 à 100 km/h est expédié en 5,0 secondes, tandis que les huit rapports de la boîte automatique ZF

s'égrènent avec une rapidité admirable. Rapidement, la vitesse atteint des sommets inavouables et il est temps d'appuyer sur la pédale de frein. La décélération est rassurante, grâce à de grands disques pincés par des étriers de diamètre respectable. Aucun souci, la réactivité et la puissance du freinage sont remarquables !!!

La tenue de route est de la même veine. Parfaitement stable sur ses appuis, notre version d'essai, fournie avec un châssis sport et des jantes de 18 pouces, enquille les virages basques avec la virtuosité d'un funambule. Le mérite en revient à une plateforme modulaire et à une structure monocoque réalisées à 75 % en aluminium, ce qui entraîne un gain de 20 % en rigidité torsionnelle par rapport à la XF. Son train avant à double triangulation, son essieu arrière multibras « intégral » et son amortissement piloté Bilstein servent le comportement routier, qui est à la fois sain et dynamique. Il y a lieu de noter également la présence d'une direction à assistance électrique, ce qui est une première pour une berline Jaguar.

Pour conclure, la XE semble bien née et a toutes les qualités pour rivaliser avec les références allemandes de la catégorie. Nul doute que Jaguar a trouvé la meilleure arme pour se tailler une place de choix dans le segment des familiales premium.

JAGUAR XF DE L'AUDACE EST NÉE L'EXCEPTION



Puissante et sportive, audacieuse et raffinée, luxueuse et technologique, la Jaguar XF sublime le plaisir de la conduite et rend l'expérience toujours plus intense. Les performances exceptionnelles de sa motorisation Diesel Turbo 2.2 litres i4, alliées aux technologies intelligentes propulsent la Jaguar XF au rang de l'exception.

Parce que l'audace nous conduit loin.

JAGUAR-ME.COM

JAGUAR XF DIESEL
À PARTIR DE:
469 000 DHS*

*Dans la limite du stock disponible.



SMEIA IMPORTATEUR EXCLUSIF

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

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

par Ahmed Kseibati

MARRAKECH GRAND PRIX 2015 CITROËN DOMINE LES DÉBATS

Lors de la dernière course du WTCC à Marrakech, la marque aux chevrons a confirmé sa supériorité en raflant les trois places du podium. Quant au flamboyant Mehdi Bennani, il s'est contenté de décrocher la première place chez les privés.





Actu évènement



La manche du WTCC qui s'est déroulée le 17 avril 2015 à Marrakech a tenu toutes ses promesses. En effet, les belles empoignades entre pilotes ont offert du beau spectacle aux passionnés de la course automobile qui se sont déplacé en masse. C'était le cas surtout des trois pilotes de la firme française, Citroën, qui sont

montés sur les podiums des deux courses.

Lors de la première course, José Maria Lopez, parti en pole position, a facilement remporté son deuxième succès de la saison devant le Chinois Ma Qing Hua et Sébastien Loeb. La prestation d'Yvan Muller fut en





revanche en demi teinte. Parti neuvième, l'alsacien parvient à se hisser à la cinquième place, après une bataille acharnée avec les Honda de Tarquini et Monteiro. « Avec Monteiro, je ne passe pas loin du tête-à-queue » assure Muller. Je ne pouvais pas espérer mieux ».

Durant la deuxième course, Loeb donne du fil à retordre à Muller qui a su lui résister pour s'offrir sa première victoire de la saison. Lopez a complété le podium de la seconde course en réussissant à passer en sept tours de la dixième à la troisième place. Il conforte ainsi un





peu plus sa première place au classement des pilotes. Mehdi Bennani a été comme d'habitude impétueux. Exalté par les encouragements du public acquis à sa cause, il a péché par trop d'enthousiasme. Si lors de la première course, il assure le spectacle en réussissant un dépassement éphémère de Sébastien Loeb au

neuvième tour, le Marocain a pris des risques, lors de la deuxième course, et en a payé les conséquences avec deux têtes à queue. Mais l'honneur est sauf car Mehdi décroche la première place au trophée récompensant les pilotes privés. Il monte sur le podium et salue la foule à de multiples reprises.

Les résultats des autres courses :

CLIO RS
1 - Marco GUZZI
2 - Eric Parlanti
3 - Carlo Baldezzi

Catégorie M1
1 - Hicham Mennane
2 - Yassine Zekari
3 - Ben Sbih Abderrahman

Catégorie M3
1 - Max Cohen Olivar
2 - Bruno Igounenc
3 - Allal Malouf

Catégorie M2
1 - Jaafar Serghini
2 - Abdelhak Sahraoui
3 - Tarik Haraki

Legend Car
1 - Othman Benhayoun
2 - Mohamed El Marnissi
3 - Omar Banhayoun





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





**RENAULT
SPORT**

RENAULT S'ILLUSTRE LORS DE LA COURSE DU WTCC À MARRAKECH

La présence de la marque au grâce à losange dans la manche marocaine du WTCC qui s'est déroulée à Marrakech le 17 avril 2015 était remarquable la présence de deux invités de marque : d'abord le pilote de légende Jean Ragnotti qui a remporté trois victoires sur des épreuves du championnat du monde des rallyes (WRC), et qui s'est illustré par son style de pilotage démonstratif au point d'être surnommé « l'acrobate ». Ensuite, Renault s'est illustré dans cette grand-messe de l'automobile par l'exposition de la Twizy F1 qui grâce au système Kers de F1 - ce système se charge de récupérer l'énergie cinétique générée par le freinage pour la restituer lors des accélérations- accélère aussi fort d'une Mégane RS.





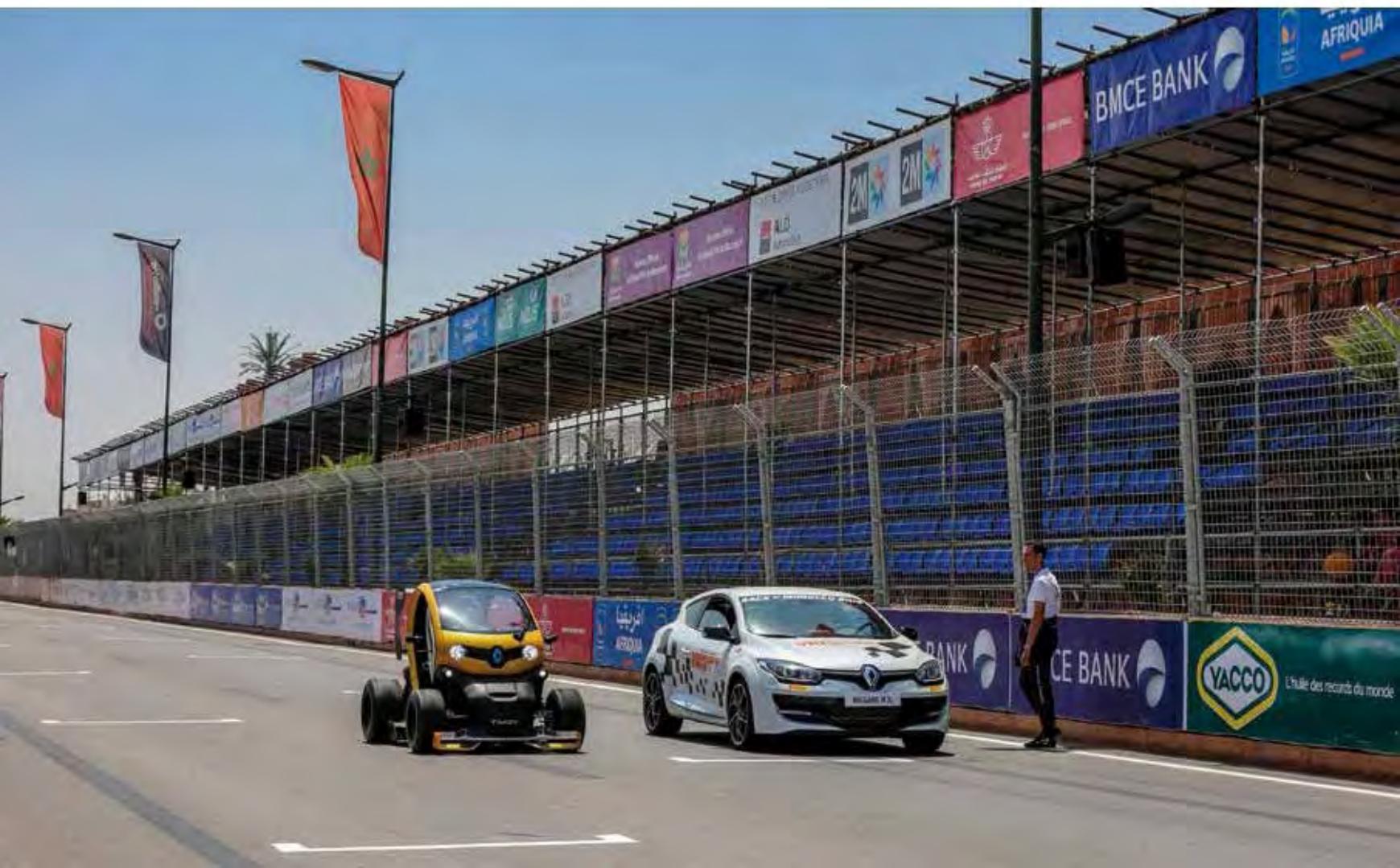


Le grand Jean Ragnotti et son team Renault RS





Jacques Prost avec la Renault Twizy F1



CONCEPT

par Youssef Bennour

JAGUAR

F-TYPE PROJECT 7

ÉLÉGANCE ET SPORTIVITÉ







À modèle d'exception, référence d'exception et la F-Type Project 7 en a plutôt deux : d'abord les sept victoires de Jaguar au Mans pour l'appellation. Ensuite la D-Type, victorieuse dans les années 1950, qui a servi de modèle aux Opérations spéciales Jaguar, auteur du modèle.

Basée sur la sublime F-Type, la Project 7 ne pouvait être qu'une réussite côté style. Un tantinet exubérante pour exhiber son tempérament sauvage, la bête ne se refuse rien : hauteur de caisse abaissée, spoiler

avant béant, jantes de 20», jupe latérale, aileron et diffuseur arrière en carbone, pour voir qu'il s'agit d'une authentique sportive. Le pare-brise est, lui, rabaisse de quelques centimètres, à la façon des Speedster chez Porsche. Enfin, la toile Bimini qui sert de toit qui se fixe à un rail et se replie dans le coffre n'est pas sans rappeler une certaine Boxster Spyder.

Parfaitement en osmose avec l'extérieur, l'habitacle fleure bon la sportivité, avec des sièges baquets



composites et un harnais à quatre points. Les matériaux utilisés sont de bonne facture et conformes aux standards de la marque anglaise.

Au chapitre mécanique, Jaguar joue la surenchère avec le V8 5.0 L porté à 575 ch, pour 680 Nm. Cette pièce d'orfèvrerie est relayée par une boîte à huit rapports Quickshift. La tenue de route a fait l'objet de tous les soins, comme en attestent le différentiel électronique et le répartiteur de couple au freinage. Pour stopper

l'engin, des freins carbone-céramique sont de la partie. Accusant 1.585 kilos sur la balance, plus légère de 80 kilos que le roadster F-Type V8S, cette F-Type Project 7 affiche des performances de haut vol. Ainsi, la bête se permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 3,9 s. Elle laisse ainsi sur le carreau la F-Type V8S qui se contente de 4,2 s, et la F-Type R (4,3 s). La vitesse maxi, elle, est annoncée à 300 km/h.

Ferrari

488 GTB

LA FURIE ITALIENNE



Alors que son catalogue est déjà un des plus impressionnantes dans le paysage automobile, Ferrari vient de lui ajouter un modèle qui témoigne de son savoir-faire en compétition. Le dernier monstre sorti de Maranello porte le nom de 488 GTB et se veut successeur de la désormais mythique 458, qui n'a pas pris une ride et qui continue de surprendre le public. Pour offrir des sensations uniques à sa future clientèle, les mécaniciens de Maranello ont démontré tout leur savoir-faire, acquis grâce au programme XX, offrant des voitures extrêmes uniques, spécialement destinées aux circuits et à un public de testeurs des plus expérimentés. Pour ceux qui veulent donc se prendre pour des pilotes, tout en étant dans un cadre urbain, la Ferrari 488 GTB semble être la supercar parfaite pour réussir cet exercice d'équilibriste.





Lancée en 2009 et produite à 15 000 exemplaires, la 458 Italia a eu une carrière irréprochable et a séduit sa clientèle grâce à sa ligne irrésistible, à ses qualités dynamiques et à son moteur. C'est autant dire la combinaison parfaite, mais qui pose problème à l'heure de la succession pour trouver une nouveauté qui suscite le même intérêt et surtout la même passion. Ferrari trouve cependant toujours le moyen d'aller au-delà des espérances et attentes du public et au moment où les constructeurs se préoccupent des émissions de CO₂ et de réduire leur consommation, les sportives sont à un autre niveau. Et la 488 GTB, qui a été dévoilée en février dernier avant de faire sa star à Genève, nous le prouve.

Dessinée par le Ferrari Styling Center, la nouvelle

née de Ferrari se distingue avant tout par ses flancs exubérants, tout en respectant l'élégance de la ligne globale. Le mot d'ordre semble être l'agressivité et il n'y a qu'à voir les boucliers adoptés pour s'en rendre compte. À l'avant, la prise d'air est un bel hommage à la 308 GTB lancée dans les années 70 et qui une nouvelle fois prouve la volonté de la marque de transmettre l'agressivité de son modèle dans les moindres détails. Si les feux semblent s'être inspirés de ceux de la 458 Italia, une fois les LED allumés, son regard unique joue la carte de l'intimidation. Les nervures symétriques sur le capot ont été dessinées de manière à améliorer l'aérodynamisme de la supercar. C'est une mission parfaitement accomplie, puisque la 488 GTB, avec un Cx de 1,67, détient le record de tous les modèles de



Cylindrée : 4.0L V8 inj. directe turbo
Puissance : 670 ch à 8000 tr/min
 couple : 760 Nm à 3000 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1370 kg
Dimension : 4.57/1.95/1.21 (L/l/h)
Réservoir : 78 l
Volume coffre : 230 l
Pneumatique : 245/35 R 20 - 305/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 330 km/h
0 à 400 : 3 s
Consommation : 11.4 l/100
Autonomie : 568 km

la marque un résultat qu'elle doit notamment à son spoiler arrière. Bien que l'on pourrait passer des heures à contempler ses lignes, l'intérieur de Ferrari a toujours été accueillant, invitant les conducteurs à vivre une expérience unique. C'est bien évidemment le cas de la 488 GTB. Le cockpit a été pensé de manière à ce que le conducteur soit le centre d'attention. Dans une ambiance luxueuse et sportive, le conducteur se retrouve face à un tableau de bord dominé par un compte-tours dont la zone rouge ne commence qu'à 8. Nefaisant pas les choses à moitié, Ferrari a également revu les graphiques et l'interface de l'écran multimédia. La 488 GTB a également eu droit à un nouveau design de sa clé, qui s'inspire de son moteur. Un moteur qui

justement marque réellement la rupture avec la 458 Italia. En effet, il s'agit du tout nouveau V8 3.9 biturbo, qui prend la relève du V8 4.5 atmosphérique. Finalement, même les sportives font dans le downsizing, mais avec des performances toujours en hausse. Grâce à la greffe turbale, la 488 GTB développe 670 ch, soit 100 de plus qu'avant. Grâce à une telle cavalerie et à un couple de 760 Nm, les 100 km/h sont atteints en 3 secondes et pour les plus pressés, 8,3 s seulement suffisent pour atteindre les 200 km/h. Pour se mettre davantage dans la peau d'un pilote, la version avancée du système Ferrari Side Slip Angle Control (SSC2) a été choisie pour la 488 GTB. Plus précise et moins intrusive, elle offre une accélération longitudinale plus puissante en sortie de virage. Le



SSC2, qui est intégré avec le système de contrôle de la traction F1-Trac et avec le différentiel électronique E-Diff, contrôle également les amortisseurs actifs, ce qui contribue à l'aplanissement et à la stabilisation accrues de la dynamique du véhicule dans les manœuvres complexes.

Dévoilée au grand public lors du dernier Salon de Genève, la Ferrari 488 GTB ne l'a pas laissé indifférent.

Si son look a été jugé trop agressif par certains, ce qu'elle a sous le capot a par contre fait l'unanimité. En optant pour le turbo, Ferrari a prouvé une nouvelle fois qu'elle s'adaptait parfaitement aux nouvelles exigences du paysage automobile, mais sans renoncer à son identité et à toute la sportivité que le public recherche dans tous ses véhicules.

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

**réninventons /
l'assurance auto**





PORSCHE

CAYMAN GT4

LE SPORT À L'ÉTAT PUR



A dynamic, low-angle shot of a bright yellow Porsche Cayman GT4. The car is positioned in the lower-left foreground, angled towards the viewer. It features a prominent black fixed rear wing, large black air intakes on the front bumper, and a license plate that reads "S GO 1100". The background is a blurred landscape of a racing circuit, suggesting speed.

Grâce à son aileron fixe, sa boîte manuelle, son gros moteur atmosphérique, le plus radical des Cayman donne le sourire à une clientèle de puristes. Pour ceux qui cherchent une Porsche dépourvue de gadgets superflus et cultivant le plaisir de conduite sans concession, la nouvelle Cayman GT4 est taillée sur mesure pour eux.



Cylindrée : 3.8L 6cyl. inj.
 Puissance : 385 ch à 7400 tr/min
 Couple : 420 Nm à 4500 tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1340 kg
 Dimension : 4.44/1.82/1.27 (L/l/h)
 Réservoir : 54 l
 Volume coffre : 425 l
 Pneumatique : 245/35 R 20 - 295/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 295 km/h
 0 à 100 : 4.4 s
 Consommation : 14.8/7.8/10.3 l/100
 Autonomie : 435 km

Lancée lors du dernier Salon de Genève, la nouvelle Porsche arbore des prises d'air béantes, dans le bouclier et le capot avant. La lèvre du spoiler s'étire sur toute la largeur du bouclier, jusqu'à devant les passages de roue et renforce de ce fait l'appui aérodynamique sur le train avant. Les entrées d'air latérales, situées en aval des portes, sont elles aussi un modèle de design performant. Leurs écoutilles ornées du monogramme «GT4» augmentent la pression de l'air entrant. Résultat : une meilleure respiration et un refroidissement plus efficace du moteur.

Quant à l'arrière, il se caractérise par un aileron fixe, surplombant la lunette arrière et annihilant la visibilité vers l'arrière. Pour parachever cette silhouette, la partie inférieure du bouclier arrière caréné, peinte en noir, intègre les 2 sorties d'échappement centrales spécifiques, également en noir.

À l'intérieur, l'ambiance est une ode au sport. L'inclinaison de la console centrale réduit par exemple la distance entre le volant sport de série et le levier de vitesse. De leur côté, les informations s'affichent en quelques secondes sur trois instruments ronds,



dont un compte-tours central de couleur titane, avec monogramme « GT4 » et un écran couleur de 4,6 pouces. Pour faciliter la lecture des instruments, les aiguilles et les graduations sont de couleur jaune. Les équipements et les matériaux évoquent eux aussi l'ambiance des circuits. Les poignées d'ouverture de porte sont ainsi remplacées par des sangles. L'alcantara, dont le « grip » est tant apprécié en course, habille la couronne de volant et le levier de vitesse, les poignées de porte, le couvercle du coffre de rangement de la console centrale, ainsi que les montants de pare-

brise, le ciel de toit et les bandes centrales des sièges sport Plus, de série. Côté équipement de confort, il y a lieu de souligner la présence d'un système audio CDR de série, doté d'un écran couleur de 7 pouces, qui rend son utilisation très conviviale.

Mais une Porsche, c'est avant tout un moteur. Celui de la GT4 est un six cylindres à plat, bénéficiant de l'injection directe d'essence, du VarioCam Plus et de la lubrification intégrée à carter sec. Doté d'une cylindrée de 3,8 l et d'un système d'admission variable à clapet de résonance, pour assurer une respiration efficace

du moteur, il développe une puissance généreuse de 385 ch à 7.400 tr/min, et son couple maximal, 420 Nm, est disponible entre 4.750 et 6.000 tr/min. Grâce à un rapport poids-puissance de 3,5 kg/ch des plus favorables, les performances sont au rendez-vous : le 0 à 100 km/h en seulement 4,4 s et la vitesse de pointe culmine à 295 km/h. L'exploitation du potentiel du moteur est d'autant plus aisée que la boîte mécanique à 6 rapports se révèle précise et légère.

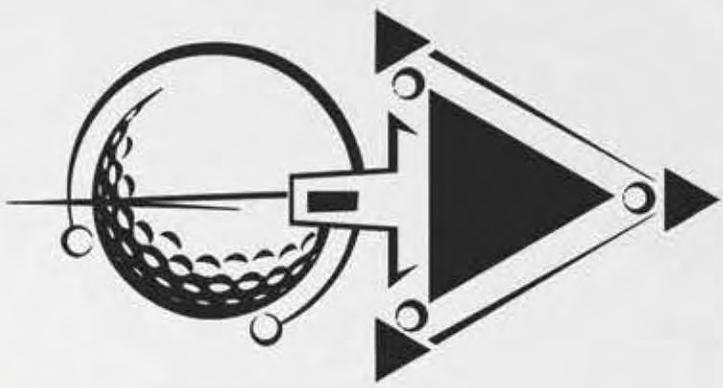
Pour les férus du circuit, l'option Pack Sport Chrono offre l'application Porsche Track Precision et vient compléter le chronomètre, placé au centre de la planche de bord. Les temps sont affichés au centième de seconde près, à la fois sur le chronomètre Sport Chrono, réglable via le commodo de l'ordinateur de bord et dans le combiné d'instruments.

S'agissant du comportement routier, l'ensemble du châssis est conçu pour une utilisation sur circuit. Le train avant s'appuie sur la suspension indépendante des roues par bras longitudinaux et transversaux et système McPherson renforcé, dont le comportement a été testé sur piste. Le train arrière se dote quant à lui de renforts supplémentaires et de supports de roues spécifiques, adaptés aux hautes performances du nouveau Cayman GT4. Il y a lieu de noter qu'il est possible de paramétriser la force d'amortissement

appliquée à chaque roue de manière séparée, en fonction du style de conduite et des situations, grâce au PSAM (Porsche Active Suspension Management). Le mode (Normal) est fait pour la conduite sportive sur route, tandis que le second (Sport) autorise des accélérations transversales maximales et maintient une motricité optimale sur circuit. Il descend de surcroît la carrosserie de 30 mm pour offrir un centre de gravité plus bas.

Comme c'est l'habitude chez Porsche, sport rime avec sécurité. Ainsi, le Pack Clubsport GT4 optionnel offre une protection supplémentaire. Il comprend un arceau-cage arrière boulonné à la carrosserie, derrière les sièges, un harnais de sécurité 6 points rouge pour le conducteur, un extincteur et son support, ainsi que le pré-équipement pour le montage ultérieur d'un coupe-batterie. Un harnais de sécurité à 6 points est également disponible en option, pour le passager. Pour stopper le bolide, Porsche a doté sa sportive d'étriers de frein en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière. Des freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) disponibles en option présentent de plus grands diamètres (410 mm à l'avant et 390 mm à l'arrière), afin d'offrir un freinage encore plus énergique.





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



FUSION



NOUVELLE RÉFÉRENCE DU MARCHÉ

Affichant de nouvelles ambitions sur le segment des familiales, la marque à l'ovale bleu vient de lancer la quatrième génération de la Mondeo sur le marché européen. Cette dernière ne manque pas d'atouts, à commencer par un design plus valorisant, un équipement high-tech et une large palette de motorisations.





Exposée au Mondial de l'automobile de Paris 2012 et commercialisée aux États-Unis sous l'appellation Fusion, la familiale de Ford a dû attendre deux ans avant de débarquer sur le vieux continent.

Esthétiquement, la calandre de cette nouvelle Mondeo fait penser à Aston Martin et suggère un tempérament sportif. Le long capot, parcouru de quatre nervures participe à la fluidité de la ligne. Les deux sorties d'échappement chromées contribuent aussi au dynamisme esthétique. Enfin, la ligne de toit abaissée lui donne l'allure d'un coupé, alors que le profil aérodynamique laisse une impression visuelle de légèreté.

Grâce à ses mensurations conséquentes (4,87 m de longueur et 2,09 m de largeur), le nouvel opus propose une habitabilité généreuse, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. L'habitacle, lui, s'avère plus cossu et plus valorisant. Exit les innombrables boutons sur la console centrale, qui rendaient complexe la gestion de l'habitacle. On apprécie tout particulièrement l'écran tactile de 8 pouces, permettant de gérer le GPS, le Bluetooth, le système multimédia et la climatisation. En outre, le véhicule est équipé du système SYNC à commandes vocales avec MyFord Touch, qui permet au conducteur de téléphoner, de contrôler un lecteur de musique digital, la radio, le lecteur CD, la navigation GPS et de régler la climatisation, tout en gardant les



Cylindrée :
Puissance :
 Couple :
Transmission :

4 cylindres 16s
150 ch à 3500 tr/min
350 Nm à 2000 tr/min
Avant

Poids et mesures

Poids à vide :
Dimension :
Réservoir :
Volume coffre :
Pneumatique :

1595 kg
4.86/1.91/1.50 (L/l/h)
63 l
500 l
265/40 R 19 - 295/35 R 19

Performances globales

Vitesse max :
0 à 100 :
Consommation :
Autonomie :

250 km/h
9.4 s
5.1/4.5/4.1 l/100
--- km

deux mains sur le volant et sans jamais quitter la route des yeux. Par ailleurs, les sièges assurent un bon maintien et les multiples réglages à commande électrique proposés sur la finition haut de gamme Titanium permettent d'ajuster la position de conduite au millimètre.

Si les rangements de l'habitacle sont un peu justes, le coffre est, lui, très généreux. Doté d'un immense hayon électrique, il offre un beau volume de chargement de 458 litres.

Côté équipements de sécurité, la nouvelle Mondeo est bien dotée. Le pack Sécurité Intégral BLIS comprend

un véritable arsenal de systèmes dédiés à la sécurité. Citons les ceintures arrière intégrant un airbag, une première mondiale – le système de surveillance des angles morts, le système anticollision à faible vitesse, le système de détection de piéton qui freine automatiquement le véhicule si le conducteur ne répond pas aux alertes ou encore le régulateur de vitesse adaptatif. Signalons au passage que la Mondeo a décroché les 5 étoiles aux tests EuroNCAP.

Au rayon des équipements de confort, il y a lieu de signaler la présence au catalogue de la Mondeo d'un système de stationnement semi-automatique, capable de gérer le stationnement perpendiculaire.

Le système de stationnement automatique détecte tout emplacement de stationnement adapté, tant en creneau qu'en bataille, et effectue automatiquement la manœuvre.

Au chapitre mécanique, l'offre comprend deux moteurs à essence (1.5 Ecoboost de 160 ch et 2.0 EcoBoost de 180 ch), ainsi que trois blocs diesel : 115, 150 et 180 ch, tous trois annoncés à moins de 130 g/km de CO₂. Le plus efficace est le 1.6 l TDCi ECOntic de 115 ch, homologué à seulement 94 g/km et 3,6 l/100 km. Il y a lieu de noter la présence au catalogue d'une version 4 portes exclusivement disponible en hybride. Il s'agit d'une motorisation essence de 177 ch combinée à un moteur électrique et une batterie lithium-ion de 35 Kw qui séduira certainement par ses faibles émissions de CO₂ (99 g). Deux autres motorisations viendront ultérieurement étoffer l'offre : le moteur 2.0 l TDCi de 210 ch équipé d'un double turbo séquentiel et couplé à une transmission intégrale et un trois cylindres essence

1.0 Ecoboost de 125 ch, plus attractif financièrement. S'agissant de la transmission, la Mondeo profite de la boîte à double embrayage Powershift à six rapports sur les blocs de 150 et 180 ch.

Côté comportement routier, précisons d'emblée que la nouvelle Mondéo s'est allégée de 115 kg par rapport à sa devancière, ce qui est un gage de plus d'agilité. Sa nouvelle direction électrique, dont l'assistance est asservie à la vitesse et sa nouvelle suspension arrière devraient contribuer au bon confort de roulement. La voiture offre également la possibilité d'adapter l'effort de braquage et la réactivité de la direction en fonction du mode de réglage châssis sélectionné (confort, normal ou sport) via le système Interactive Vehicle Dynamics Control (IVDC). Il faut noter que seule la finition Titanium peut recevoir en option l'amortissement adaptatif CCD ; qui propose trois types d'amortissements plus ou moins fermes et permet de limiter les mouvements de caisse.



Nouvelle FORD FUSION

> Phares Ford Dynamic LED

Élégante et sophistiquée, la Nouvelle Ford Fusion révèle un style audacieux. Grâce à son design novateur, ses phares dynamic LED et sa technologie de pointe, cette berline est pleine de personnalité. Ses fonctionnalités intelligentes lui permettent de s'adapter aux conditions de la route offrant sensations et plaisir de conduite.

Désormais disponible dans tous les showrooms FORD



Eblouissante

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa-Siège : 05 22 46 43 80 & 84
- Casa Moulay Ismaïl : 05 22 24 78 37 / 40
- Rabat 1 : 05 37 72 58 46
- Rabat 2 : 05 37 29 08 82
- Meknès 1 : 05 35 55 12 70
- Meknès 2 : 05 35 30 05 19 / 543 / 548
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66
- Tanger : 05 39 95 1111
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda 1 : 05 36 52 40 20
- Oujda 2 : 05 36 70 60 23
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
- Marrakech 2 : 05 24 35 4720
- Sétif : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Béni Mellal : 05 23 48 3119
- Karila Ba Med : 05 35 62 89 32
- Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 58
- Chichaoua : 05 24 45 37 74
- Attâouia : 05 24 23 58 99
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 8119 / 90 / 91
- Chemaa : 05 24 46 90 90
- Dakhla : 05 28 93 14 12 / 53



Go Further

NISSAN

XTRAIL

LE BON COMPROMIS



Le nouveau X-Trail réunit le meilleur de son prédecesseur et de l'ancien Qashqai+2, puisqu'il peut embarquer sept personnes en option, contrairement au nouveau Qashqai. Ses atouts : une ligne plus flatteuse, un équipement high-tech et des aptitudes en tout-terrain.





Esthétiquement, exit les formes cubiques de l'ancienne génération et place à un style fluide. Dynamiques, nerveuses et élancées, ses lignes rappellent celles du nouveau Qashqai. La face avant est un peu plus massive, histoire de souligner sa filiation avec la famille SUV de la marque et notamment le Pathfinder.

À l'intérieur, l'ancienne planche de bord disparaît, au profit d'une nouvelle, étroitement inspirée de celle du Qashqai. Le combiné d'instrumentation, lui, dispose d'un écran TFT 5 pouces, pour afficher différents menus (assistance à la conduite, systèmes de sécurité, navigation pas-à-pas, reconnaissance des panneaux de signalisation, répartition du couple en mode 4x4). Dotée d'un écran un peu plus grand (7 pouces), la console centrale accueille pour sa part le système Nissan Connect de dernière génération,

qui donne accès à toute une série d'applications (musique, réseaux sociaux, divertissement, voyages). Il inclut la technologie Google Send-to-Car™ et intègre les points d'intérêt Google ou la météo. Ce système propose aussi une liaison Bluetooth et des fonctions de streaming audio.

Le côté pratique est également un des points forts du crossover nippon. Ainsi, les rangements prolifèrent, avec une mention spéciale pour les porte-canettes, rafraîchis par une bouche de climatisation mobile.

Par ailleurs, cette troisième génération met en avant des dimensions généreuses. En effet, elle se révèle plus longue, plus large (+30 mm) que le modèle précédent et repose sur un empattement généreux, de 2.706 mm. Ainsi, les passagers du deuxième rang gagnent 4 cm



Cylindrée : 1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 130 ch à 4000 tr/min
 couple : 320 Nm à 1750 tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1580 kg
Dimension : 4,64/1,82/1,69 (L/I/h)
Réservoir : 60 l
Volume coffre : 550 l
Pneumatique : 225/65 R 17

Performances globales

Vitesse max : 186 km/h
0 à 100 : 11 s
Consommation : 6.2/4.7/5.3 l/100
Autonomie : 940 km

de plus aux genoux, car la banquette recule de 24 cm et dégage, avec sa position en gradin, une bonne visibilité arrière. Le coffre, lui, offre une bonne capacité de chargement, de l'ordre de 550 litres. Il dispose, en outre, d'un plancher amovible en deux parties inégales, pour agencer au mieux le chargement, en le dissimulant aux regards au besoin. Pas moins de neuf configurations sont possibles avec l'abattement des sièges.

S'agissant des équipements, c'est la corne d'abondance. Dès le premier niveau (Visia), la dotation est intéressante et relativement riche : climatisation, jantes en alliage, six airbags, régulateur avec limiteur de vitesse, l'aide au démarrage en côte, l'éclairage d'accompagnement extérieur (« follow me home ») et un double plancher de coffre. Ce niveau d'équipement

peut s'enrichir de projecteurs 100% Led, de sièges en cuir, de réglages électrique des sièges, d'un toit panoramique, d'ouverture et démarrage sans clé, de capteurs de stationnement avant et arrière ou encore de jantes en alliage de 19 pouces, au rythme des options ou en fonction des finitions. La finition de haut de gamme, elle, offre le cuir et les roues de 19 pouces.

Les équipements de sécurité ne sont pas en reste, avec une avalanche d'assistances à la conduite, comprenant le freinage automatique d'urgence, la reconnaissance de panneaux, l'alerte de franchissement de file, la surveillance des angles morts, la détection de vigilance). À cette liste s'ajoute la détection des objets en mouvement, grâce au système AVM-Vision 360° et à ses quatre caméras grand angle, capables d'offrir une «vue d'hélicoptère» panoramique.

En revanche, l'offre mécanique est réduite à sa plus simple expression. En effet, le X Trail troisième du nom n'offre qu'une seule motorisation : le 1.6 dCi 130. Ce moteur capables de 4 cylindres turbo de 1.598 cm³ développe 130 ch à 4.000 tr/min, ainsi qu'un couple confortable de 320 Nm, dès 1.750 tr/min. Cette motorisation est accouplée au choix à une boîte manuelle à 6 rapports ou bien à la nouvelle boîte automatique «intelligente» Xtronic. La cavalerie est suffisante pour mouvoir la tonne et demie de l'engin et de lui permettre d'accrocher les 180 km/h en vitesse de pointe.

En ce qui concerne la tenue de route, le nouveau X-Trail reprend la plate-forme allégée CMF de l'alliance Renault-Nissan. Le «Nissan Châssis Control», comprenant les systèmes de suspension active «Active Ride Control» et le contrôle actif de trajectoire

«Active Trace Control» contribuent pour leur part à un bon compromis entre confort de roulage, maintien de caisse et sécurité.

Proposé en deux roues motrices traction avant ou bien en version intégrale, le crossover dispose, dans cette dernière configuration, de capacités en off road, grâce à un blocage de différentiel et à une garde au sol confortable de 210 mm. En version All Mode 4x4, le conducteur a la possibilité de sélectionner trois schémas de transmission. Par l'intermédiaire d'un bouton rotatif placé sur la console derrière le levier de vitesse, il a ainsi le loisir de placer le X-Trail en 2 roues motrices traction avant ou bien en version intégrale, avec gestion automatique du couple entre les deux essieux. Une troisième position «Lock» utilisable à faible allure permet un blocage de la répartition 50%/50% entre l'essieu avant et arrière.



La LLD clé en main Quelle que soit votre activité



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

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

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

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

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

Téléphone : 0802 00 23 45
Mail : [Contact.maroc@aldautomotive.com](mailto>Contact.maroc@aldautomotive.com)



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

IAN CALLUM

DESIGNER DE FÉLINS





IAN
CALLUM
DESIGNER DE FÉLINS



Son nom résonne fort dans le monde automobile et pourtant, c'est un personnage timide et réservé, qui a une certaine aversion pour les feux de la rampe. Ian Callum s'est découvert très tôt une passion pour l'automobile. Sa lettre adressée à l'âge de 14 ans aux responsables de Jaguar était prémonitoire de la grande carrière qu'allait embrasser ce designer hors pair. Ayant exercé chez Ford, Aston Martin et Jaguar, le Britannique est le papa de nombreux modèles d'exception, salués pour leur style. Aston DB7, Vanquish et DB9, Jaguar XK, XJ et encore F-Type sont ainsi à mettre à son crédit, au même titre que le flamboyant concept C-X75 de 2010. Le génie de Ian Callum n'est pas seulement dans les justes proportions de ses voitures, mais dans la manière dont elles continuent d'intriguer et d'inspirer d'autres créations, longtemps après leur première présentation. Directeur du design de Jaguar depuis 1999, il est à l'origine du renouveau stylistique de la marque, entamé en 2008 avec la XF. Ian Callum aborde dans cette interview exclusivement accordée à Gentlemen Drivers son parcours, le présent de Jaguar, mais aussi la nouvelle XE, qui étendra la gamme du constructeur en 2015.



Ian Callum et Jay Leno



IAN CALLUM DESIGNER DE FÉLINS

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

À l'âge de 3-4 ans, j'ai décidé de faire carrière dans le design automobile. Je me suis mis à dessiner à un âge très précoce des objets mécaniques à la maison comme l'aspirateur. C'est à partir de là que l'idée de devenir designer commençait à prendre forme. Pour moi, les voitures étaient à cet âge des objets d'une très grande créativité. Mon père était un avocat et il n'a acheté sa première voiture que lorsque j'ai eu sept ans. Il nous arrivait, mon frère et moi Moray qui était aussi passionné que moi de réquisitionner la machine à écrire de ma mère et d'écrire des lettres aux concessionnaires automobiles locaux, demandant des brochures sur les nouveaux modèles. Plus tard, un enseignant à l'école lui dira : «lan dessine des voitures tout le temps». Mon dada était de regarder les voitures exotiques dans la Grand-rue. Quand j'ai vu pour la première fois une voiture aux vitres électriques, j'ai demandé au conducteur de les actionner à plusieurs reprises. Dès le début, j'étais très influencé par les voitures américaines. J'appréciais leur design, voire leurs exagérations. Elles étaient infiniment plus expressives et l'Amérique avait un aspect extrêmement glamour à mes yeux... La Buick Riviera de 65 était ma préférée.

Une fois, mon père fut dérouté en recevant un appel d'un vendeur Rolls-Royce l'invitant à un essai routier. Sur la base d'une lettre que nous avions envoyée mon frère et moi, le vendeur pensait qu'il avait affaire à un prospect très intéressé. À cet âge, j'avais également une sensibilité pour le sport automobile. Ainsi, il m'arrivait de me rendre sur le circuit où les pilotes écossais Jackie Stewart et Jim Clark couraient. Ce dernier était mon héros.

Quand j'ai eu 14 ans, en 1968, j'ai écrit une lettre à Jaguar et plus précisément à Bill Heynes, l'ingénieur en chef de la marque, exprimant mon intérêt pour la conception de voitures de sport. J'ai reçu une réponse avec deux conseils précieux : étudier l'ingénierie et persévérer dans l'effort.

Conscient de l'importance de suivre une formation pointue en design automobile, j'ai intégré la Glasgow School of Art, où j'ai commencé à étudier le design industriel en 1972. Ce n'était pas un bon moment pour l'industrie automobile et la britannique était en train d'imploser, à cause de la crise de l'énergie. Les gens se tiraient dessus dans les stations service. Cela m'a découragé de continuer de rêver de la conception automobile.

Passé ce mauvais épisode, j'ai retrouvé ma motivation



Biographie

1954 : Naissance à Dumfries en Écosse.

1978 : Obtention de la maîtrise en design industriel du Royal College of Art à Londres

1979 : Démarré sa carrière en tant que designer chez Ford.

1990 : Rejoint Peter Stevens et Tom Walkinshaw chez Tom Walkinshaw Racing. Il a été en partie responsable du design de l'Aston Martin DB7.

1999 : Nommé pour succéder à Geoff Lawson en tant que directeur du design chez Jaguar



Ian et Morrey Callum

IAN CALLUM DESIGNER DE FÉLINS



pour poursuivre mes études dans le domaine du design. Là, j'ai tout suite pensé à l'école la plus réputée de l'époque, à savoir le centre de design automobile de Pasadena en Californie. Malheureusement, je n'ai pas pu l'intégrer, faute de moyens financiers suffisants. Donc, je me suis inscrit au Royal College of Art à Londres, où j'ai obtenu une maîtrise en design industriel.

J'avais une passion pour le design et pour la création d'objets esthétiques et plus spécifiquement une grande passion pour les voitures. C'était mon sujet de prédilection, mais pas le seul. Lors de mes études, j'ai dessiné du matériel médical, des fournitures et un taxi hybride en 1976.

De 1979 à 1990, vous avez travaillé chez Ford. Quelle est votre évaluation de cette expérience ?

Beaucoup de frustrations. Je voulais changer le monde en tant que designer. Malheureusement, je me suis retrouvé à dessiner des aspects de détail des voitures et surtout des volants l'un après l'autre (rires). Mais je dois quand même dire que ce fut une expérience qui m'a forgé. J'ai démarré au studio de Ford à Essex au département du design intérieur et surtout j'ai visité beaucoup de pays, dont l'Italie, l'Autriche, le Japon et les USA. L'école de Ford est très intéressante du point de vue technique. Le design ne se résume pas uniquement à des idées créatives. Encore faut-il construire les idées. Et sur ce plan, je dois avouer que Ford m'a appris énormément de choses. Finalement, le bilan de cette expérience est positif, avec une contribution à la réalisation de quelques modèles phares de la marque, tels que la RS200 ou la fameuse Escort Cosworth. J'ai également travaillé sur des concepts comme le Zig, une voiture de sport à deux places, et le Zag une mini camionnette pour le compte du studio Ghia.



Lord March, Ian Callum et Brian Johnson le chanteur de AC/DC.





Pourquoi avez-vous quitté Ford pour rejoindre Peter Stevens et Tom Walkinshaw ?

Après onze ans dans un environnement d'entreprise, j'ai décidé de quitter Ford en 1990 pour rejoindre Peter Stevens et Tom Walkinshaw, afin de former TWR Conception. Certains de mes ex-collègues de Ford sont venus me voir et ils pensaient que j'étais fou pour avoir délaissé le studio géant à Dunton pour un hangar en tôle à Kidlington. Mais j'étais très heureux, parce que je faisais quelque chose qui me plaisait.

Je suis une personne très ambitieuse en termes de créativité. J'avais envie d'exprimer tout mon talent. Il est vrai qu'à cette époque-là, l'Allemagne était le centre de la créativité dans le domaine du design automobile. Donc, en retournant en Angleterre, je prenais un grand risque et l'aventure de TWR aurait pu tourner court. Mais, l'idée de travailler pour mon compte m'emballait tellement que le reste m'importait peu.

En 1999, vous avez été nommé pour succéder à Geoff Lawson comme directeur du design chez Jaguar. Quelle a été l'importance de cette étape dans votre carrière ?

Le passage chez Jaguar était pour moi un grand pas au niveau mental, car franchement, j'appréhendais le retour dans une entreprise, malgré le caractère alléchant de la proposition. Je suis de nature timide et réservé, un caractère qui est peu compatible avec le travail sous les projecteurs et le fait de devoir affronter les médias et de faire des présentations publiques. Mais pour l'évolution de ma carrière, je devais franchir le pas.

En plus, j'avais une grande passion pour Jaguar, dès mon jeune âge. C'était ma marque préférée. À l'époque, la marque avait des modèles très élaborés et à la pointe de la créativité. Quand j'ai été nommé à la tête du Département Design, j'ai voulu restaurer ce dynamisme. Ce fut également l'occasion de retrouver les anciens collègues de Ford et également mon frère, qui en est le directeur du design.

Vous avez rompu avec le style vintage de votre prédécesseur. Pourquoi ?

J'ai eu quelques difficultés à imposer mes marques, vu que le management de Jaguar était réticent à rompre avec le conservatisme qui caractérisait les productions de la marque de Coventry. Il m'a fallu beaucoup de persuasion pour faire passer le design de la XF. Idem pour la R-D6, dévoilée à Francfort en 2003. J'ai usé de stratagèmes pour convaincre les gens que Jaguar n'était pas un véhicule stéréotypé comme il l'avait été dans le passé. Je voulais produire quelque chose qui est très difficile à définir. Les gens ne savent pas si c'est un coupé, une berline ou une voiture de sport. Ils étaient déroutés. C'est génial.

Aujourd'hui, je suis content du résultat du changement que j'ai impulsé. Le fait de perpétuer le même style depuis 40 ans est à mon sens une erreur de la marque. L'histoire de Jaguar n'a jamais été celle d'une marque traditionnelle.

**IAN
CALLUM**
DESIGNER DE FÉLINS

Quelle est la philosophie qui a guidé vos choix stylistiques pour les modèles récents de la marque?

Une voiture Jaguar doit être à la fois excitante et belle. J'ai beaucoup travaillé afin d'associer ces deux éléments dans une voiture moderne. En outre, le respect des créateurs de la marque sont visibles dans les modèles que nous avons créés, mon équipe et moi. Nous savons à quel point nos prédécesseurs n'ont eu de cesse de repousser les limites du design et de la technologie. Jaguar a toujours été une société tournée vers l'avant et c'est cette philosophie qui sous-tend le travail que nous faisons, encore aujourd'hui. Les Jaguar, ce sont d'abord de belles proportions, des silhouettes fantastiques... l'expression optimale du métal... J'ai toujours pensé qu'un bon design pouvait être dessiné en deux ou trois lignes. Mon point d'appui est toujours : qu'en penserait Sir William Lyons ? Et je pense sincèrement qu'il approuverait totalement.



Le prince Philip et Ian Callum.

Ian Callum avec Jay Leno





Quel est selon vous le modèle le plus réussi depuis que vous avez intégré Jaguar ?

Toujours le suivant (rires). Sérieusement, je suis très fier de la XE, parce que c'était un cahier des charges particulier et très difficile. Il faut savoir que le meilleur design n'est pas le plus facile à réaliser. Il doit être simple, mais difficile dans sa conception. À mon avis, ce modèle constitue une rupture dans le style Jaguar, comme jamais un modèle ne l'a été auparavant, car c'est un véhicule accessible à un public plus large. Je peux travailler sur des modèles plus sélectifs pour le fun, mais mon ambition est de favoriser une plus large diffusion de la marque à travers une identité stylistique aisément identifiable.

Quelles différences en termes de design y a-t-il entre Jaguar et Aston Martin ?

Les Jaguar sont plus voluptueuses que les Aston avec leurs formes plus arrondies, plus extrêmes. En plus, elles crient un peu plus fort. La Type E en est le parfait exemple. Bien qu'elle soit une belle voiture, elle était visuellement agressive et imposante. Vous ne pourriez pas obtenir plus ostentatoire que la Type E.

Quelle est la voiture dont le design vous a influencé le plus ?

C'est sans doute la XJ6 d'origine. Cette berline était d'une grande influence sur moi. Fondamentalement, c'est en la regardant que je ai appris à propos de la proportion d'une voiture. Les roues étaient énormes et il y a ce beau morceau maigre de métal au-dessus d'eux. Magnifique. Seul Sir William Lyons avait ce coup de crayon.

Pensez-vous que vous avez les coudées franches quant aux choix stylistiques que vous adoptez ?

Je suis entièrement libre dans mes choix, tout en respectant les grandes orientations de la marque ! Le design doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs : la sécurité, la faisabilité, les coûts... Au final, il s'agit de réunir toutes les contraintes et de faire en sorte que ça fonctionne quand même. Donc, le design, je l'élabore comme je veux, selon le cahier des charges que l'on m'a donné.

La Jaguar F-Type est pour les fans de la marque la renaissance de la mythique Type E. Que représente pour vous ce modèle ?

Aucun projet de design ne m'a procuré autant de plaisir que la création de la F-TYPE. C'est le projet que j'espérais depuis mon entrée chez Jaguar et c'est celui qui nous a donné, à l'équipe et à moi-même, énormément de satisfaction. La F-TYPE est une pure sportive, fidèle aux valeurs de la marque, avec la beauté de ses lignes et la pureté de la forme.

Pour moi, c'est une voiture extraordinaire. Le design est vraiment fascinant et cela fait partie de mon job

IAN CALLUM DESIGNER DE FÉLINS

de le rendre fascinant. La F-Type R l'est encore plus. Quand nous l'avons conçue, nous avons eu une vision très simple. Nous avons ajouté un certain nombre de détails, qui équilibreront le design de l'intérieur. C'est une voiture de course, donc je ne voulais pas trop de commandes tactiles. J'exigeais des commandes que l'on puisse toucher, qui soient physiques et non électroniques. De plus, nous avons un tableau de bord avec deux cadrants, classique et sportif à la fois. Ce que j'adore, c'est toute la partie qui entoure le conducteur. Un cockpit strictement dédié au plaisir de la conduite.

La dernière Jaguar baptisée, XE, n'était-elle pas finalement une mini XF ?

Oui, il y a eu un peu de XF dans cette voiture. Elle est plus petite et concrétise l'expérience acquise à travers la XF. Nous n'avons pas complètement revu le design de celle-ci, car nous avons souhaité conserver une ligne directrice dans notre style. En voyant le résultat final, vous constaterez qu'elle s'intègre parfaitement dans notre gamme actuelle. Et lorsque toutes nos Jaguar seront homogénéisées, il sera alors temps de réinventer nos codes stylistiques.

Nous avons besoin de gagner en popularité à travers le monde. On ne voit pas beaucoup de XF sur les routes. En Angleterre oui, mais pas trop ailleurs, où l'on imagine même que la XF est toute nouvelle !!!!

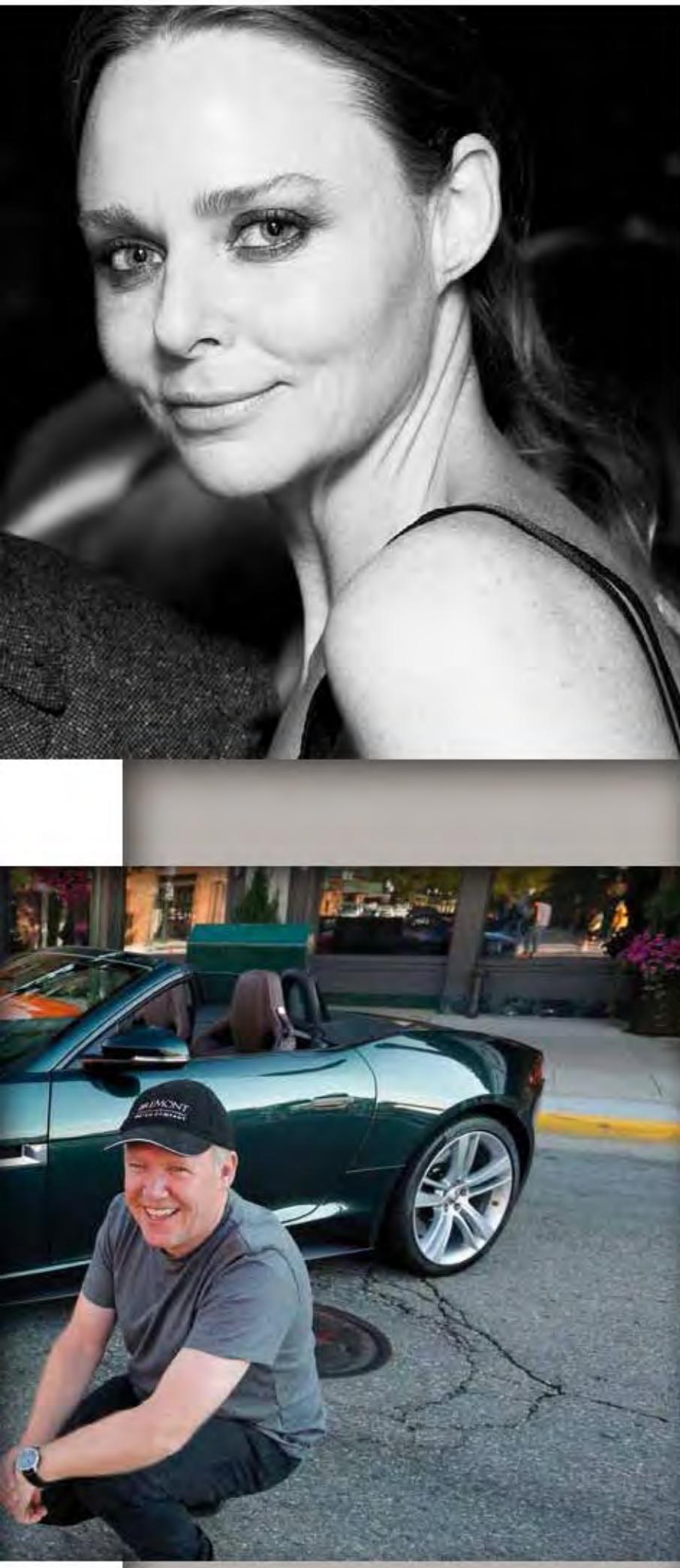
Un break de chasse comme la XFR-S Sportbrake a-t-il vraiment sa place dans le catalogue d'une marque comme Jaguar ?

Nous sommes tous très fans des breaks de chasse, tout le monde les apprécie d'ailleurs. Je les trouve même souvent plus jolis que les berlines. J'adore les longs toits interminables. On a donc décidé de construire un premier prototype, à partir de la mécanique de la XFR-S, pour l'adapter au break. On n'a pas eu à changer grand chose, à part la suspension arrière. On était contents du résultat et on a décidé de le produire. Beaucoup de personnes nous ont demandé pourquoi nous nous sommes orientés vers un break, pour une marque de haute performance telle que la nôtre. Alors pour que tout le monde soit content, on en a fait un puissant break de chasse. C'est une excellente voiture à conduire. C'est un véhicule très polyvalent, utilisable au quotidien. Les clients européens ont conscience qu'un break peut être très élégant. Cet intérêt est propre au marché européen, vous ne vendez pas de breaks ailleurs dans le monde. Pour nous, c'est donc une excellente opportunité de montrer notre savoir-faire sur ce type de carrosserie et en matière de sportivité.



Ian Callum avec Stella McCartney.





Comment avez-vous eu l'idée du projet de refonte de la Jaguar MK2 ?

C'est en partenariat avec CMC, entreprise spécialisée dans la réédition de voitures d'époque que j'ai décidé de faire revivre une berline qui a marqué l'histoire du félin, la mythique Mark II. Cette Jaguar était déjà une très belle voiture. J'ai souhaité simplement la remettre au goût du jour. À mon goût, les pare-chocs alourdisaient la ligne épurée de la Mark II. C'est ainsi que les imposantes pièces chromées du modèle original ont laissé place à des boucliers plus discrets. J'ai voulu simplifier le dessin de la voiture, là où je percevais une certaine lourdeur. Toutefois, je me suis efforcé de conserver ses lignes et ses proportions, de sorte à préserver l'identité visuelle.

Quel est le plus important projet sur lequel vous avez travaillé ?

Je pense que la DB7 est la plus importante, parce qu'elle a constitué un nouveau démarrage pour Aston Martin. La XF est également un projet stratégique dans l'histoire contemporaine de Jaguar.

Quel est votre avis sur le design automobile actuel ?

Il me paraît en général baroque, avec beaucoup de lignes et de formes différentes. Ce qu'on constate aujourd'hui est que c'est le département engineering ou technique qui détermine en grande partie le design de la voiture. Ce n'est pas le cas chez Jaguar. Le fait que les ingénieurs influencent aussi profondément la forme de la voiture, est quelque chose qui ne m'emballe pas trop.

Par ailleurs, les concepteurs de voitures sont influencés par les voitures plus anciennes et la pureté de l'ingénierie de base. Il y a un besoin de montrer aux gens que la sculpture métallique n'est pas tout et que l'essentiel est dans les proportions.

Quel est le modèle de voiture ancienne ou moderne que vous préférez le plus ?

J'ai construit ma propre Jaguar Mark II, que j'ai modifiée à plusieurs reprises. Après toutmodifiée, je suis un designer (rires). Et ma favorite est la Ferrari 250 GTO. Mais comme je ne serai jamais très riche, je ne risque pas de l'acheter un jour (rires)

18. Quels sont vos hobbies ?

Ma seule passion est l'automobile. À elle seule, c'est un monde fascinant. Or, la voiture n'a plus la même valeur pour la génération actuelle comme elle l'a été pour nous. Elle n'est pas aussi importante pour les jeunes qui sont plus obsédés par leurs téléphones cellulaires et leurs iPods.

Et la compétition automobile ?

Peut-être un jour, mais c'est coûteux financièrement. Mais j'ai déjà essayé le kart.



JAGUAR XJ220

LA REINE DES JAGUAR



Malgré un contexte de crise et le rachat de la marque par Ford, Jaguar a réussi une entrée remarquée dans le cercle restreint des supercars en lançant la XJ 220. Cette super sportive atypique va séduire par sa ligne profilée, sa technologie avant-gardiste et surtout par ses performances époustouflantes, qui vont lui permettre de devenir la voiture la plus rapide du monde.





Le Concept XJ220, dessiné par Keith Helfet, est présenté au public lors du Salon de l'Auto britannique de Birmingham, en 1988. Lors de sa présentation, Jaguar a bien précisé que cette voiture n'était qu'une voiture de «salon automobile» et qu'il n'y avait aucun projet industriel derrière.

C'est au milieu des années 80 que la firme Jaguar commence à explorer la possibilité de construire une voiture capable de rivaliser, en compétition, avec les Ferrari 288 GTO ou les Porsche 959-961. Cette voiture serait conforme aux spécifications du «groupe B», en cours de définition. À cette époque chez Jaguar, les budgets sont limités, surtout pour développer une supercar dont la production sera limitée. Certains employés de Jaguar avaient créé un groupe de réunion qu'ils appelaient «le club du samedi», du fait que ses membres se réunissaient après les heures de travail et particulièrement durant les week-ends, pour travailler sur des projets plus officieux qu'officiels. Pour la supercar, ils formèrent une équipe d'une douzaine d'ingénieurs appelée à travailler après les heures régulières et sans salaire, dans l'unique but de développer cette première véritable voiture exotique de la marque.

Après la validation du projet par les hauts dirigeants de Jaguar, le Concept XJ220, dessiné par Keith Helfet, est présenté au public lors du Salon de l'Auto britannique de Birmingham, en 1988. Lors de sa présentation, Jaguar a bien précisé que cette voiture n'était qu'une voiture de «salon automobile» et qu'il n'y avait aucun projet industriel derrière. Mais suite à l'accueil enthousiaste du concept car à Birmingham et aux dépôts versés par des clients fortunés, dont Elton John, Jaguar a annoncé officiellement le développement de la XJ220 en 1989, pour une production limitée à 220 unités. C'est Jaguar-Sport qui assurera le développement du projet, en collaboration avec Tom Walkinshaw Racing (TWR) pour le programme «compétition»....

Le 220 affiche la vitesse maxi en miles (350km/h) mais aussi le nombre d'exemplaires envisagés. Les bons de commande s'arrachent et face à l'engouement suscité, 350 exemplaires sont finalement prévus. En plus de ses qualités indéniables, la supercar bénéficie de la folie des années 80 et les spéculateurs voient en la XJ220 l'opportunité de refaire le coup de la Ferrari F40 dont les prix ont explosé. Les commandes arrivent, il n'y en aura sans doute pas pour tout le monde.

Mais cet engouement va rapidement s'émousser. En 1989 Jaguar, qui n'a pas pu concrétiser un partenariat avec GM est finalement racheté par Ford. Le projet XJ220 traîne, la crise économique s'installe et la version de série de l'auto ne voit le jour qu'en 1992. Au départ, les responsables voyaient grand. Un V12 construit à seulement cinq exemplaires pour la course automobile était envisagé, mais ce dernier s'avérait trop complexe pour le projet. Le partenaire Tom Walkinshaw Racing sera donc mandaté par Jaguar afin qu'il développe un V12 similaire, avec quatre soupapes par cylindre et une puissance estimée à 500 chevaux. Jaguar va ensuite approcher la firme FF Developments, pour qu'elle élabore un système sophistiqué de traction intégrale, celle-ci ayant déjà fait ses classes avec la Jensen Interceptor FF plusieurs années auparavant. Toutefois, les caractéristiques de cette voiture de



Le 220 affiche la vitesse maxi en miles (350km/h) mais aussi le nombre d'exemplaires envisagés. Les bons de commande s'arrachent et face à l'engouement suscité, 350 exemplaires sont finalement prévus.



Outre le fait que ce moteur s'avérait plus compact et plus léger, il avait aussi l'avantage d'être plus puissant que le V12 original.

Pour transmettre la puissance aux seules roues motrices arrière, Jaguar va retenir les services d'une boîte de transmission manuelle à cinq rapports.

«série» vont sensiblement s'écartez de ce cahier des charges. Le V12 est remplacé par un V6 double turbo de même génération que le XJR, exploité en compétition. Beaucoup plus léger et beaucoup plus compact, le V6 à 90° a une cylindrée de 3498 cc et développe une puissance maxi de 542 ch à 6.500 t/min, avec un couple maxi de 641 Nm à 5.000 t/min. La voiture n'est plus la quatre roues motrices présentée en Angleterre sur le prototype mais est redevenue, plus classiquement, une propulsion AR.

Ces changements ont inquiété les 1.500 «précédents», qui avaient pris une option lors de la présentation de la voiture de série. Beaucoup vont se désister. Le constructeur tente de forcer la main à ses «futurs» clients, en demandant un versement immédiat de près de 10 % du prix total, sous peine de poursuites. Finalement, les 350 commandes ne furent jamais honorées. Seules 280 voitures ont été produites. Et si quelques procès ont été médiatisés, la plupart des affaires ont été traitées à l'amiable. Il faut dire que les bons de commande avaient été signés pour une Jaguar XJ 220 équipée d'un V12 de 62 litres,



alors que la livraison a été faite avec le V6 3,5 litres de l'Austin Metro 6R4. Ce dernier V6 était le premier de l'histoire du constructeur, en plus d'être le premier moteur Jaguar à avoir recours à la turbocompression. Les deux turbocompresseurs Garrett T3, avec intercoolers, soufflent à une pression de 1 bar, le taux de compression du moteur s'établissant à 8,3:1. Outre le fait que ce moteur s'avérait plus compact et plus léger, il avait aussi l'avantage d'être plus puissant que le V12 original. Pour transmettre la puissance aux seules roues motrices arrière, Jaguar va retenir les services d'une boîte de transmission manuelle à cinq rapports.

Ces péripéties n'enlèvent pourtant rien à la valeur de la voiture, qui demeure un vrai bijou de technologie. Son châssis alu en forme de nid d'abeille est rigidifié par un arceau en acier et une carrosserie qui mélange alu et matériaux composites. Le poids total est de 1.470 kg, malgré un habitacle gavé d'équipements de luxe. Grâce à ses 549 ch, la XJ220 expédie le 0 à 100 km/h en 4 secondes et parcourt le kilomètre départ arrêté

en un impressionnant 21 secondes. À son volant ? le pilote de F1 Martin Brundle atteint 349,3 km/h. C'est ainsi que l'anglaise va devenir pendant quelques mois la voiture la plus rapide du monde avant qu'une autre anglaise, la McLaren F1, ne vienne lui souffler ce titre prestigieux. Encore aujourd'hui, il s'agit de la Jaguar la plus rapide de l'histoire.

La ligne à la fluidité exceptionnelle est l'œuvre de Keith Helfet, sous la direction de Geoff Lawson. Malgré le raccourcissement de l'empattement entre le prototype et les modèles de série, le designer anglais semble avoir profité au maximum du long châssis de la XJ220 pour étirer la carrosserie comme une peau bien tendue sur un corps tout en muscles. La Jaguar interpelle inévitablement notre oeil contemplatif par ses proportions hors normes : 4,93 m de long, 2,22 m en largeur et seulement 1,10 m de haut. Esthétiquement, l'identité très féline, sportive et élégante, propre à la marque est préservée. La filiation avec la célèbre type E est d'ailleurs assez perceptible dans la partie avant de la XJ220.

Mais cette recherche esthétique ne s'est pas faite

au détriment de l'efficacité aérodynamique. Ainsi, la XJ220 a pris forme en soufflerie et avance un Cx de 0,36 et un Cz de -0,25. Elle utilise un soubassement plat et un spoiler arrière lui permettant d'exploiter au mieux les flux d'air, pour créer un effet de sol, capable de plaquer la voiture sur la route en diminuant la portance liée à la vitesse.

L'accès à bord de la Jaguar XJ220 n'est pas des plus aisés, en raison de sa garde au toit très faible et de sa hauteur réduite. Cependant, l'intérieur est doté d'un luxe et d'un confort aux standards de la marque, aux antipodes de celui d'une Ferrari. Les deux passagers prennent place dans des sièges sport revêtus de cuir et disposent de la climatisation, de vitres électriques teintées et de rétroviseurs chauffants à

réglage électrique. Un petit espace de chargement, lui aussi garni de cuir, est aménagé au-dessus de la partie arrière du moteur. Le petit volant Nardi tombe naturellement en main et l'ensemble des commandes reflète une ergonomie bien étudiée. Face au pilote, le tachymètre gradué jusqu'à 220 miles/heure donne le ton. Juste à côté, le compte-tours vous invite à venir



titiller sa zone rouge qui démarre ici à 7000 rotations par minute. Parallèlement, TWR développe, en collaboration avec Jaguar-Sport une version compétition, dans le cadre de la nouvelle classe «GT», qui vient de voir le jour. Beaucoup des panneaux en aluminium de la carrosserie sont remplacés par des panneaux en fibre de carbone. Trois véhicules sont présentés au

départ des 24 Heures du Mans en 1993, pilotés par Davis Brabham, John Nielsen et David Coulthard. Ils remportent la victoire dans leur catégorie, mais sont finalement disqualifiés pour une sombre histoire de catalyseurs, obligatoires et que Jaguar n'aurait pas monté sur ses voitures. Finalement, TWR va fabriquer six exemplaires d'une XJ220S, extrapolés des modèles présentés au 24 Heures du Mans, mais cette fois destinés à des clients. La puissance du moteur est portée à 630 ch.

Au final, la Jaguar XJ 220 a marqué les esprits et elle est encore considérée par de nombreux passionnés comme la meilleure Jaguar de toute l'histoire de la marque. Sa ligne racée, sa technologie avant-gardiste, ses performances et sa rareté en font aujourd'hui un objet très convoité et un must have pour tout collectionneur.



par Lina Mouafak



SCRAMBLER

Le Ducati Scrambler est l'interprétation contemporaine du modèle emblématique Ducati, avec un style post-héritage . Il s'agit de prendre le meilleur du passé et de créer quelque chose d'unique et de totalement contemporain. Anticonformiste, accessible et ramené à l'essentiel, le Ducati Scrambler est le parfait mix entre tradition et modernité, marquant le retour à l'essence du motocyclisme : deux roues, un large guidon, une motorisation simple et énormément de plaisir !





Avec sa Scrambler, Ducati exhume un vieux succès, d'abord américain dès 1962, puis européen à partir de 1968. Une bien belle histoire qui, pour l'occasion, apporte une légitimité certaine à Ducati pour capitaliser sur ce nom, à l'heure où le néo-rétro agrandit toujours davantage sa sphère d'influence.

Basé sur celui des Monster et Hypermotard 796, le twin est toutefois largement revisité, dans le cas du Scrambler. Dans sa partie basse, il se contente d'accueillir un volant moteur alourdi, alors que ses culasses reçoivent des arbres à cames redessinés, qui adoptent un croisement admission -échappement de

11°, autant de caractéristiques visant à le rendre le plus souple possible. Et pour bien calmer les initiales ardeurs, la moto est alimentée en air frais à travers un boîtier papillon unique, affichant 50 mm de diamètre. Le Scrambler est doux et linéaire et sa sonorité se fait très discrète.

Avec 170 kilos à sec pour 75 chevaux, le Scrambler peut s'imaginer mener la meute des néo-rétros du moment. En matière de prise en main et d'ergonomie, tout est fait pour nous faciliter la vie, pour accueillir la plus large frange d'utilisateurs. La hauteur de selle est de 790 mm et elle est plutôt étroite à l'entrejambe. Il est également facile par sa maniabilité et sa stabilité. Le haut guidon de cette version Icon est aussi évocateur d'un passé doré, qu'il est directeur. La Scrambler réagit au doigt et à l'œil, mais aussi au pied. Le gros pneu arrière de 180 mm s'inscrit parfaitement bien dans les lignes et les volumes de l'engin.

Pour l'avant, Ducati s'est autorisé la dimension quasi abandonnée qu'est le 18". Les arguments sont esthétiques ! Les nombreux petits pavés asymétriques qui s'étalent tout autour des semelles en caoutchouc sont ceux des Pirelli MT60 RS.



**PATEK PHILIPPE
GENEVE**

Nautilus Travel Time Chronograph

Pour célébrer ses 175 ans d'existence, Patek Philippe révèle l'une des dernières créations de la manufacture genevoise, la Nautilus Travel Time Chronograph référence 5990/1A, un chrono en acier à double fuseau horaire, doté d'un calibre mécanique automatique « maison », qui a enchanté les visiteurs de la dernière Foire de Bâle.

Depuis 1976, la Nautilus, modèle iconique de chez Patek Philippe, dessiné par le designer Gérald Genta, a séduit des générations d'amateurs de montres. Tout d'abord en version trois aiguilles-date, puis ensuite avec date, réserve de marche et face de lune, puis enfin avec chrono.

Cette année, la manufacture genevoise présente cette montre dans une version Travel Time Chronographe, permettant d'afficher simultanément les fonctions chrono, double fuseau horaire, indication jour/nuit et date. Le tout dans un généreux boîtier étanche à 120 mètres. Ce qui en fait probablement la plus chic de toutes les « sportives-voyageuses » !

Pour jongler avec tous les temps de la planète, en gardant un œil sur celui du lieu de départ, la nouvelle Nautilus possède deux aiguilles centrales des heures. L'aiguille placée au-dessous de la principale, ajourée, est conçue pour indiquer l'heure du domicile. L'aiguille placée dessus, de même design que celle des minutes mais pleine, est destinée à afficher l'heure locale. Lorsque l'utilisateur se trouve dans son pays de résidence habituelle, ces deux heures étant identiques, les deux aiguilles, parfaitement superposées, n'en font qu'une. Cette fonction est complétée par deux indications jour/nuit identifiées par les inscriptions « Local » et « Home ».

Pour ajouter la fonction Travel Time à la Nautilus Chronographe, il a fallu retravailler le boîtier et développer un nouveau mouvement. Grâce à sa

forme caractéristique inspirée d'un hublot, avec deux charnières latérales, le boîtier Nautilus s'est prêté de manière idéale à ces nouvelles fonctions. Tandis que la charnière de droite sert de renfort de protection pour la couronne, celle de gauche a été remplacée par les poussoirs « + » et « - », qui reproduisent exactement le contour original et préservent ainsi le fameux design Nautilus imaginé à l'origine par Genta.

L'adjonction de la fonction Travel Time s'est également traduite par des retouches au cadran noir, qui conservent le design typique de la collection Nautilus, avec son relief horizontal frappé, son léger dégradé de couleur allant de la périphérie vers le centre et ses dix index appliqués en or gris 18 carats dotés d'un revêtement luminescent. Les autres principales caractéristiques du mouvement sont bien connues : remontage automatique par un rotor central en or 21 carats, fréquence de 28.800 alternances/heure (4 Hz) et balancier Gyromax breveté par Patek Philippe il y a soixante ans. Ce calibre présente également, comme tous les mouvements de la manufacture, des finitions raffinées, avec Côtes de Genève sur les ponts anglois à la main et côtes circulaires sur le rotor. On peut admirer cette mécanique à travers un fond saphir transparent.

Intimement lié au boîtier, le fameux bracelet Nautilus en acier, doté de maillons latéraux satinés et maillons centraux polis, épouse confortablement le poignet, tandis que sa boucle déployante assure un maximum de confort et de sécurité.



L'Homme

Sport d'élite

par Lira Mouafak



British Polo Day

La journée britannique de polo au Matoc a attiré les foules, collectant une somme record de 205 000 US\$, pour la Fondation Eve Branson.



Sport d'élite



Samedi 25 avril, le polo britannique a encore une fois foulé les plaines marocaines, à l'occasion de la Journée de polo britannique au Maroc, sponsorisée par Land Rover. Se déroulant au prestigieux Jnan Amar club de polo au profit de la Fondation Eve Branson, sous le Haut Patronage de Sa Majesté Mohammed VI, l'événement a connu la présence de M. Richard Branson, Mrs Eve Branson, de l'ambassadeur britannique au Maroc Clive Alderton, de l'ambassadeur américain au Maroc

Dwight L. Bush Sr, de l'ambassadeur Tibor Toth, de Mrn. Amar Abdelhadi, Fitriani Hay, Oliver Cheshire, Michael Ward, James Demetriades, Minal Bodani, Ron Wahid, de l'Honorable Tristan Phillipmore, du Vicomte de Melville et des frères Jeremy et Tom Jauncey, venus tous ensemble pour collecter la somme record de 205 000 US \$, au bénéfice d'œuvres de bienfaisance. Prenant leurs places sous les belles tentes berbères traditionnelles dominant le terrain de polo, les





invités ont alors assisté au match opposant l'équipe du « Royal Salute » d'Eve Branson, représentant le Commonwealth à ses adversaires du Ritz-Carlton-Jnan Amar et reste du monde.

Le match a été technique et très disputé. Il a été entamé par un superbe galop de l'Honorable Tristan Phillimore, du Royal Salute. Cependant, l'équipe du Ritz-Carlton-Jnan Amar et reste du monde s'est révélée très forte, notamment avec Rudolfo Ducas,

qui a scoré à deux reprises et Lucas Tariditto, assurant à l'équipe locale une avance à la mi-temps, par 3 buts à 2,5. Les troisièmes et quatrièmes périodes de jeu ont été également très disputées, avec le jeu intelligent du Vicomte Melville et de Nacho Tejerina plus particulièrement, mais ce sont les locaux du Ritz-Carlton-Jnan Amar et reste du monde qui ont finalement triomphé, avec un score de 5 à 3,5.



par Lina Moudarak

Yasmine Immobilier

PIONNIER DU CONCEPT TOUR VÉGÉTALE AU MAROC

Pionnier de l'immobilier de haut standing au Maroc, Yasmine

Immobilier a organisé mercredi 8 avril la deuxième édition des Rencontres Yasmine Anfa Club

autour de son projet novateur de Tours Végétales à Casablanca. Basée sur la transparence et l'échange, cette initiative a permis d'informer sur l'état d'avancement du projet Yasmine Signature

Anfa Club, de présenter l'appartement témoin et de revenir sur le concept, inédit en Afrique et au Moyen-Orient, de végétalisation des tours.



Au cœur du nouveau quartier Anfa Club, Yasmine Signature propose un concept de jardins habités dont la création a été confiée à l'un des plus prestigieux cabinets d'architectes français, la Maison Edouard François. Le projet bénéficie d'une architecture audacieuse et d'une conception inédite de l'habitation, illustrée par quatre superbes tours végétales et une dizaine de pavillons jumelés. L'offre y est très diversifiée et comprend des appartements de 45 à 180 m² - hors jardin et solarium -, des duplex de 300 m² (dont 120 m² de jardin) et des penthouses de 400 m² (dont 185 m² de balcons).



Des prestations d'intérieur confiées à une référence mondiale du design
Yasmine Immobilier a confié la décoration intérieure des tours végétales au célèbre architecte d'intérieur français, Pierre-Yves Rochon. Considéré comme une référence mondiale, ce dernier a pris en charge l'architecture d'intérieur et la décoration de l'appartement témoin, l'architecture d'intérieur des entrées d'immeubles et couloirs ainsi que le choix des matériaux et des prestations : menuiseries, marbre, habillage des murs. Une végétalisation sans risques d'allergie, ni invasion d'insectes.

Les Tours Végétales sont une première au Maroc, en Afrique et dans la zone MENA. Ce projet dédie 70% de sa surface horizontale aux espaces verts et offre un nouveau concept de végétalisation verticale. Au total, 200 jardinières seront installées dans chaque Tour et les essences - bougainvilliers, chèvrefeuille, jasmin - ont été choisies de manière à éviter les risques d'allergies. La disposition des jardinières - une toute les 4 mètres - est également un frein à la présence des insectes.



Montecristo A

Ce module élégant fait partie aujourd'hui des curiosités pour touristes en quête de l'objet souvenir et peu encombrant à s'offrir lors d'un voyage à Cuba ! Cigare impressionnant, quasiment majestueux. N'importe quel cigare à côté semble petit. Il fait 23 centimètres

Ce module emblématique est une petite merveille de construction, qu'il faut savoir apprécier. Il est d'une telle rectitude qu'on en oublie les mains habiles du torcedore qui derrière sa table avec sa chaveta s'est appliquée à le confectionner pour nous. Côté goût de la cape, aucune armenture, aucun piquant n'en découle, c'est un cigare plutôt neutre.

Pour la première partie de fumage, la rondeur douce et fluide s'installe sur une amplitude en bouche généreuse. Des saveurs diluées de chocolat au lait, de sous-bois et d'épices, légèrement émaillées de relent tanique, viennent dépeindre subtilement ce lavis olfactif de faible corpulence.

Sur la seconde partie, rien ne vient troubler cette dégustation sans véritable changement. Toujours

Pour la première partie de fumage, la rondeur douce et fluide s'installe sur une amplitude en bouche généreuse.

de belle amplitude en bouche, les notes onctueuses et plus marquées se partagent subtilement ce 2e temps, fait d'accords plus graves comme l'apparition de poivre noir, de saveurs de sous-bois humide et de beurre frais. Cette intensification reste malgré tout très fugace et toujours très peu consistante, laissant la place à un cigare de goût à la forme aromatique légère et suave et doté d'une rondeur agréable, mais d'une longueur moyenne dans l'ensemble.

Dans un 3e temps, ce cigare très timide révèle

quelques soubresauts aromatiques comme la saveur improbable de levure! Cette dernière partie, plus lourde mais sans grande corpulence, se charge de composés dommageables, provoquant une sensation empâtée et asséchante.

En conclusion, ce 'Montecristo A' reste un bon cigare assez évolutif, avec un manque de personnalité et de consistance. Pour un fumeur débutant, c'est un cigare très intimidant : long, technique, il a un rythme que ne possède aucun autre cigare.



Lifestyle

Evasion de rêve

par Lilo Mizrahi

www.circuit-carole.com

CIRCUIT CAROLE

Les Parisiens l'adorent ! Ce petit circuit de 2 km privilégie les excellents freineurs. Ce tracé est une succession d'accélérations et de freinages et demande aux pilotes énormément d'énergie, surtout pour les pilotes de grosses cylindrées ! »



circus
carole





Dans les années soixante, la France a été témoin d'une hausse énorme du nombre de motards tués, du fait que ceux-ci s'affrontaient sur des circuits improvisés non sécurisés.

En 1978, pour enrayer l'hécatombe, il est décidé de construire une piste de moto afin que tous les motards puissent s'exercer à la conduite en toute sécurité, sous l'impulsion des motards et d'une figure télévisuelle de l'époque, Yves Mourousi, nommé « Monsieur moto » par le gouvernement. Le circuit est inauguré le 1er décembre 1979, sous le nom de Circuit Carole.

Le circuit Carole est un circuit de 2.055 m x 9 m, situé

à Tremblay-en-France, dans le département de la Seine-Saint-Denis, près de Paris. Il est géré par la Fédération française de motocyclisme (FFM) depuis le 1er janvier 2012.

Site hautement symbolique pour les motards, étroitement lié à la genèse du Mouvement motard, le circuit Carole reste un cas unique, dans l'Hexagone, de circuit ouvert à tous, permettant aux motards amateurs de tourner sans licence avec des machines de série immatriculées. Ouvert aux motos et au karting il offre la possibilité aux motocyclistes amateurs et professionnels de s'exercer aux sports motocyclistes sur route.





Le circuit comporte 9 virages à vitesse moyenne et lente, tous différents. Sa plus longue ligne droite, de 500 mètres, permet d'atteindre des vitesses supérieures à 200 km/h. Ce tracé est technique, avec de gros freinages et des enchaînements successifs qui ne laissent aucun repos au pilote. La maîtrise du freinage et la mobilité sur la machine sont donc des points essentiels de travail.

Des travaux de sécurisation ont été réalisés au cours de l'été 2012, ce qui a occasionné la fermeture du circuit pendant trois mois. Pour les motos, le cahier des charges impose que le circuit soit en accès libre et gratuit 26 week-ends par an. Le reste du temps, l'accès

au circuit est payant, avec des réductions pour les licenciés FFM. Le circuit accueille aussi de nombreuses courses motocyclistes.

Des courses de karting dites de « circuit long », car au-delà de 1.500m, s'y sont déroulées depuis 1994, dont une manche de la Coupe de France de 2005 à 2010. En 2015, c'est le circuit Carole, aux portes de Paris, qui accueille IronBikers le week-end des 25 et 26 avril ! Les motos, les hommes et les femmes de caractère sont au centre de la fête pendant cette course. Toutes les machines de course ou de série datant d'avant 1981 sont les bienvenues sur la piste.



par Antoine Delmas

Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne - France)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études techniques et stages à l'École des Beaux Arts de cette ville.

1962-64 Études de Design à l'École des Arts appliqués de Paris.

1964, Prix Raymond Loewy - Stage chez le sculpteur André Bloc à Meudon.

Rencontres et entretiens avec le parrain de promotion Gabriel Voisin à Tournus.

Depuis 1970 établi en Allemagne, études de produits industriels, meubles, véhicules etc...

En arts graphiques, affiches et médailles pour des manifestations automobiles.

Conception graphique de montgolfières (Chemie-Verbände Baden-Württemberg).

Bande dessinée sur le design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites : aquarelle, craie pastel et mine graphite.





Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

leservices

Parce que vous avez d'autres chats à fouetter



Payez vos factures
en ligne

Consultez, suivez et payez vos factures en toute autonomie
de là où vous êtes.

eservices.ma

inwi™

CRÉDIT À LA CONSOMMATION

EN 2014, LE GROUPE ATTIJARIWAFA BANK
A ACCORDÉ **210 000**
CRÉDITS À LA CONSOMMATION
POUR **14,3** MILLIARDS DH



ET S'ENGAGE À ACCORDER
220 000* CRÉDITS À LA CONSOMMATION
POUR **15** MILLIARDS DH EN **2015**



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank