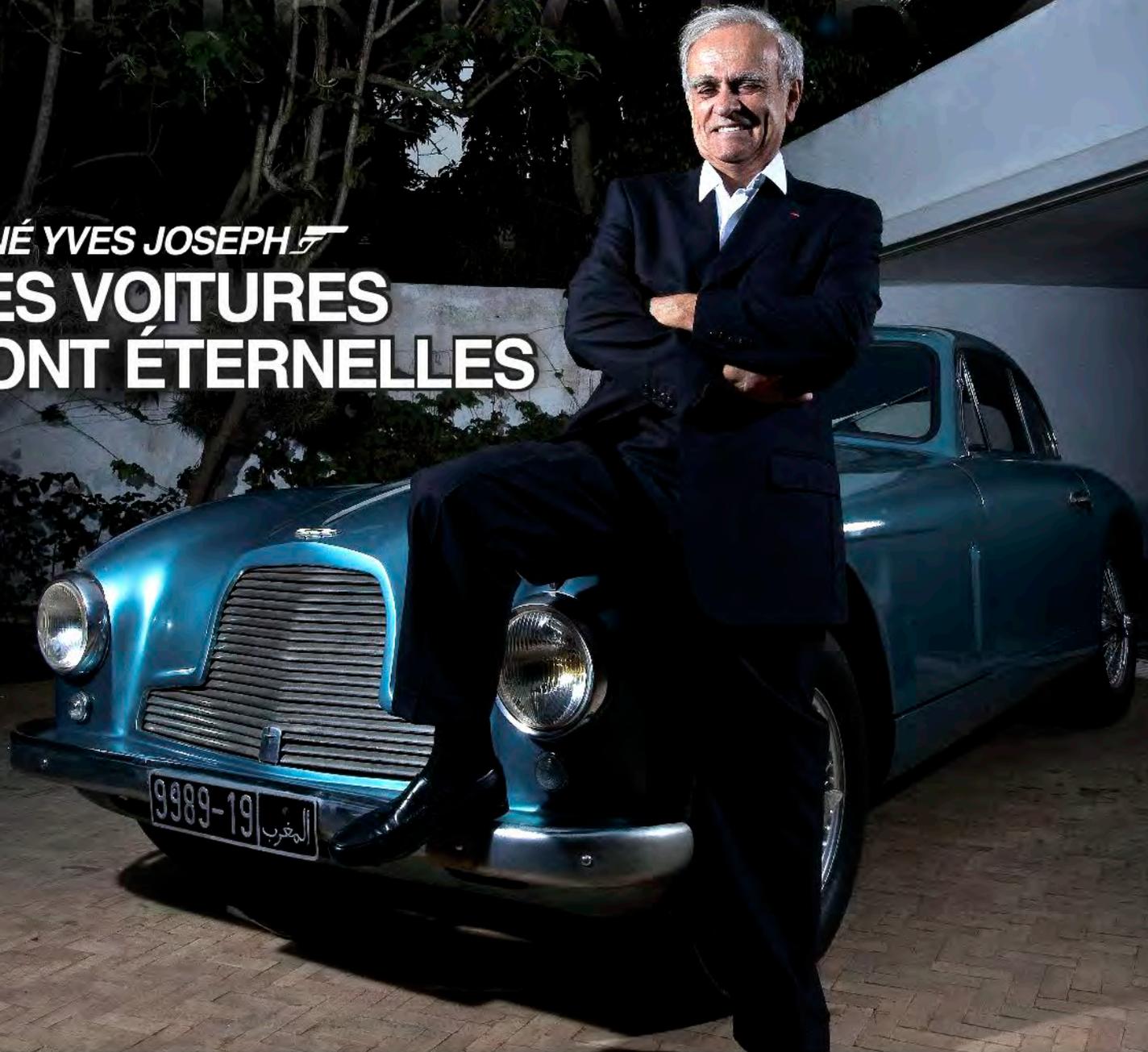


Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE

RENÉ YVES JOSEPH
LES VOITURES
SONT ÉTERNELLES



MCLAREN
LP4

p.28

Anti Ferrari



MERCEDES
S600

p.36

Superlative...



HYUNDAI
GENESIS COUPE

p.30

Performances et économie



CAN-AM
SPYDER

p.66

Original et Luxueux



Audi A6. La légèreté devient un art.



Nouvelle Audi A6, avec châssis en aluminium mixte.

Modeler la matière, la transformer d'une manière innovante, lui insuffler une dynamique ... C'est ainsi que la nouvelle Audi A6 a été créée. Imaginée avec plus de légèreté, cette œuvre de technicité vous procurera plus de puissance tout en réduisant la consommation de carburant. Ses motorisations se déclinent en essence avec le 2,0 L TFSI 180 ch Multitronic, le 2,8 L FSI 204 ch Multitronic et le 3,0 L TFSI 299 ch Tiptronic – et en diesel avec le 2,0 L TDI 177 ch Multitronic et le 3,0 L TDI quattro® 245 ch Tiptronic. De nouvelles sensations de conduite ont été imaginées pour vous.

Nouvelle Audi A6, la légèreté devient un art.

Audi garantit 3 ans tous ses véhicules.*

www.audi.ma





Ahmed Kseibati

Les élégantes de la Villa d'Este

Lorsque, devant des amateurs, collectionneurs, spécialistes et autres passionnés de l'automobile, on prononce "Concours d'élégance de la Villa d'Este", chacun d'eux se transforme illico presto en enfant... rêveur. Et tous s'empressent de s'enquérir des résultats de ce concours, de l'identité de ceux qui ont participé à l'édition en cours, des voitures qui y ont été présentées, primées...

Cette année, l'équipe de Gentlemen Drivers a eu l'insigne privilège de représenter la presse spécialisée arabe et africaine à ce véritable défilé de la beauté, du design et de l'élégance.

ÉDITO

C'est donc avec fierté et avec grand plaisir, qu'à travers plusieurs pages, nous vous rapportons, aussi fidèlement que possible, les moments forts de ce prestigieux événement et quasiment tout ce que nous y avons vu et entendu.

Avec, bien entendu, un rappel détaillant les caractéristiques des marques participantes et celle d'entre elles qui, grâce à son élégance, a su s'attirer les faveurs du jury et remporter le concours.

Dans cette édition, nous vous rapportons également l'entretien accordé par l'un des derniers dinosaures de l'histoire de l'automobile et des sports mécaniques au Maroc, un homme doté de précieuses et rares connaissances techniques en la matière.

Les nostalgiques et les aficionados, pour leur part, ne seront pas en reste, puisqu'à travers un dossier aussi étoffé qu'éloquent, leur seront relatés les cinquante ans de la fameuse Jaguar Type E.

En somme, un numéro qui suscitera chez les uns rêves et envies et éveillera chez les autres bien des souvenirs...

Chers lecteurs, régalez-vous !

SOMMAIRE

06 Motors

- 06>08 **L'actu En bref Nationales** par Youssef Bennour
10>12 **L'actu En bref Internationales** par Youssef Bennour
14>24 **L'actu Évènement Villa d'Este** par Ahmed Kseibati
26>29 **AutoConcept BMW 328 Hommage** par Youssef Bennour
30>33 **AutoException McLaren MP4 12C** par Hamid Benmaarouf
34>37 **Mercedes S600 : Superlative...** par Hamid Benmaarouf
38>41 **Audi A6 : Une évolution en douceur** par Hamid Benmaarouf
42>52 **Hyundai Genesis Coupe / Toyota Prius / Citroen DS4** par Youssef Bennour
54>56 **Spécial Cabriolet BMW M3 / BMW série 6 / Jaguar XKR / Mercedes SL / Porsche Boxter Spyder / Porsche 911 Carrera** par Youssef Bennour
60>70 **AutoLégende Jaguar Type E : 50 ans** par Youssef Bennour



72 Entretien du mois **René Yves-Joseph**

Les voitures sont éternelles... par Youssef Bennour

- 86>87 **MotoException CAN-Am Spyder** par Lina Mouafak
88>89 **BateauException Queensland 55** par Lina Mouafak

90 L'Homme

- 90>91 **Spa et bien-être U Spa Barrière** par Patrick Niclot
92>93 **Montres Omega Speedmaster Coaxial** par Lina Mouafak
94>97 **Accessoires Le top, effet couleurs** par Batoula Bencheikh
98>99 **Évènements** par Lina Mouafak
100>101 **Sport d'élite Le Gras Savoye Grand Steeple-Chase de Paris** par Lina Mouafak

102 Lifestyle

- 102>103 **Gastronomie Le Français** par Patrick Niclot
104>105 **Cigare Davidoff Puro d'Oro** par Antoine Delmas
106>107 **Immobilier Les Jardins de l'Océan** par Lina Mouafak
108>109 **Hi-tech Nouveautés** par Hicham Rehane
110>113 **Évasion de rêve Circuit de Silverstone** par Lina Mouafak
114>115 **Art Benoit Mentet** par Antoine Delmas



en bref

NATIONALES

Rallye du Maroc Historique 2011

Une édition haute en couleur

Les participants au Rallye du Maroc Historique 2011 ont achevé leur périple samedi 28 mai 2011, à Marrakech, après avoir parcouru quelque 1.500 km entre Rabat et la cité ocre. Le programme de la compétition, qui a démarré le 24 mai, comprenait cinq étapes, à savoir Rabat-Khouribga-Rabat, Rabat-Fès, Fès-Béni Mellal, Béni Mellal -Ouarzazate et Ouarzazate-Marrakech, avec pas moins de 16 épreuves spéciales soigneusement sélectionnées afin de privilégier le plaisir de la conduite. Cette compétition se propose d'emmener les différents équipages participants à un voyage sur les traces des exploits passés, au coeur d'un Maroc profond.

Le Rallye Maroc Historique est le fruit d'un partenariat entre la société «Maroc Historique», le Groupe OCP, le ministère de la Jeunesse et des sports, le club des sports mécaniques «le Grand Maghreb», la Fédération royale marocaine des sports automobiles et l'Office national



marocain du tourisme. Afin de joindre l'utile à l'agréable, il a été procédé lors de cette édition à la distribution de quelque 20 tonnes de fournitures scolaires au profit des élèves de 8 écoles.

Jean François Rageys n'est plus

La nouvelle a eu l'effet d'un séisme pour le comité d'organisation du Rallye Classic du Maroc, les participants, et plus généralement les passionnés marocains du sport automobile. L'artisan de cet évènement majeur, Jean-François Rageys, âgé de 68 ans, est décédé le 9 mai 2011 des suites d'une opération à cœur ouvert. Créateur de Promocosurse, il a développé le Rallye du Maroc qu'il a fait un temps inscrire au Championnat du monde des rallyes et s'est employé à promouvoir cette discipline également en Côte d'Ivoire. Par ailleurs, il s'est fait connaître en tant que journaliste à Sport Auto où il a eu le mérite de faire entrer les grandes épreuves de la compétition routière dans les pages de Sport-Aut. Grand ami du Maroc, le défunt s'est consacré au rayonnement du Rallye du Maroc Classic dont la 18e édition a été un succès sans précédent. En plus de sa vocation sportive et touristique, ce Rallye a permis de récolter en 11 ans plus de 6 millions de dirhams au profit de l'Heure Joyeuse.





Résidences



Business



Mall



Hôtellerie

Les appartements à rendement locatif d'Anfa Place Living Resort

Faites l'acquisition d'un bien premium tout en effectuant un placement dans une valeur sûre. Devenez propriétaire des appartements à rendement locatif d'Anfa Place Living Resort et profitez ainsi de la qualité d'un projet exclusif au cœur de la corniche casablancaise et de l'expertise internationale d'un leader en gestion locative.

Nos consultants se tiennent à votre disposition pour vous apporter un conseil personnalisé.

Gestion locative assurée par :

Pestana

HOTELS & RESORTS

Un projet
INVERAVANTE

Commercialisé par
CBRE
CB RICHARD ELLIS

0522 946 946
www.anfaplace.com


ANFA PLACE
LIVING RESORT

Alfa Romeo MiTo et Giulietta Quadrifoglio

Place au sport

Bonne nouvelle pour les alfistes invétérés, les versions musclées de la MiTo et de la Giulietta, dites « Quadrifoglio », sont désormais disponibles à travers le réseau de l'importateur local, Fiat Auto Maroc. Ces versions sportives se distinguent du reste de la gamme par le symbole du trèfle à quatre feuilles (Quadrifoglio Verde) apposé sur les ailes avant. Mais pas seulement, puisque les deux modèles affichent un style plus sportif, marqué, entre autres, par des jantes spécifiques, des vitres surteintées et un habillage en alu brossé sur la coque des rétroviseurs. À bord, même son de cloche, avec une finition sportive qui se manifeste essentiellement par un volant sport avec surpiqûres et des pédaliers ajourés en aluminium. Pour se mouvoir, la petite Alfa fait appel à un 1.4 MultiAir de 170 ch alors que sa grande sœur dissimule sous son capot le 1.8 l turbo d'une puissance de 235 ch. Quant aux tarifs, la MiTo s'affiche à 285 000 DH tandis que la Giulietta atteint les 380 000 DH.



Lancia Ypsilon

New look

La nouvelle Lancia Ypsilon a été dévoilée au public lors du salon de Genève 2011. Esthétiquement, le nouveau crumpe entièrement avec l'ancien modèle et arbore une face avant qui rappelle sous certains angles le Chrysler Pt Cruiser. La nouvelle Ypsilon a également des prétentions familiales puisqu'elle jette aux oubliettes la carrosserie à trois portes pour en offrir désormais cinq. Mais il ne faut pas compter sur une habitabilité généreuse vu que la longueur de la voiture est inférieure à quatre mètres. Déclinée en trois finitions (Silver, Gold et Platinum), l'italienne met en avant un intérieur qui bénéficie de raffinements déjà vus sur la Delta. Au chapitre mécanique, l'Ypsilon emprunte plusieurs blocs à sa cousine, la Fiat 500, dont l'illustre TwinAir.



JE SUIS GIULIETTA
ET JE SUIS FAITE DE LA MÊME MATIÈRE
QUE LES RÊVES.



ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011



PRIX DE LANCEMENT 240 000 dhs*

Un maximum de sécurité et de contrôle grâce à la technologie de l'ADN Alfa avec le différentiel électronique Q2.
Le confort et l'habitabilité garantis par le châssis en aluminium le plus innovant de sa catégorie.
Réduction des émissions de CO2 et un moteur de haute performance en raison de sa nouvelle motorisation turbo.

SANS CŒUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES

Giulietta



* à partir de

Succursale Fiat Group Automobiles Maroc s.a. : **Casablanca** : Italcarr Mandarona - Tél. : 05 22 78 60 02.
Concessionnaires ou agents Alfa Romeo : **Casablanca** : Monza Motors - Tél. : 05 22 98 98 30. **Rabat** : GMD - Tél. : 05 37 79 31 57.
Agadir : Sabina Motor's - Tél. : 05 28 83 43 30 / 40. **Marrakech** : Auto Hall Marrakech - Tél. : 05 24 44 75 15 / 05 24 44 84 22.
Mohammedia : Lisa Auto - Tél. : 05 23 32 12 08 / 09. **Tanger** : Auto Hall Tanger - Tél. : 05 39 95 11 11 / 05 39 95 17 17.



INTERNATIONALES

La Toyota Prius enfin disponible au Maroc

Toyota du Maroc a tenu une conférence de presse, lundi 6 juin 2011, à Casablanca, pour présenter son dernier modèle, la Prius. Cette familiale au moteur hybride a remporté un succès incontestable depuis son lancement en 1997 en arrivant à séduire deux millions de clients dans le monde. Par rapport aux deux générations précédentes, l'actuel cru réalise de réelles avancées d'abord d'ordre esthétique avec un design plus affirmé. Ensuite, la nippone fait la part belle aux innovations technologiques et propose en première mondiale une ventilation à énergie solaire qui évite les hausses de température dans l'habitacle lorsque la voiture est en stationnement et une climatisation qui peut être actionnée de l'extérieur par télécommande. Enfin, en guise de motorisation, elle s'offre un groupe motopropulseur combinant le thermique et l'électrique qui développe 136 ch. Ses principaux avantages : une consommation très faible et des rejets polluants très limités. Proposée en trois finitions : Terra, Aqua et Aero, la Prius affiche un ticket d'entrée de 295.000 DH.



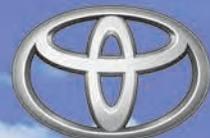
revanche, les modifications les plus importantes sont à rechercher sous le capot. La Jaguar XF restylée gagne, en effet, un nouveau moteur diesel en entrée de gamme. Fort de 190 ch et 450 Nm, il sera associé à une boîte automatique ZF à huit rapports ainsi qu'à un système Start & Stop. Jaguar annonce un 0 à 100 km/h en 8,5 secondes, une vitesse maximale de 225 km/h et une consommation mixte à 5,4 litres aux 100 km pour des émissions polluantes de 149 g de CO2/km.

Jaguar XF restylée Une cure de jeunesse

Les premières photos de la XF restylée viennent de tomber. On y découvre la routière anglaise adoptant un regard qui la rapproche de la XJ avec des blocs de phares effilés et soulignés de diodes. On remarque également un nouveau capot et un bouclier redessiné. Sur la poupe, les feux à diodes électroluminescentes, positionnés autour des extrémités de la baguette chromée, débordent plus largement sur la malle du coffre. À l'intérieur, les changements sont minimes. En



PRIUS, premier véhicule hybride maintenant au Maroc



TOYOTA

Maintenant, respirez!

3.9

L/100 km*

136

ch

89

g/km
Emissions de CO₂

Ultime chef-d'œuvre de la toute puissante technologie japonaise, la **Toyota Prius** est incontestablement la voiture la plus innovante au monde : Hybride Synergy Drive, Head Up Display, Toit ouvrant panoramique avec ventilation à énergie solaire, Touch Tracer,... et plus encore ; la Prius incarne la vision futuriste idéale alliant écologie, économie, technologie et plaisir !



Préparez-vous à changer

PRIUS

Today
Tomorrow
Toyota



Numero Eco
080 200 8100

www.toyota.co.ma

*consommation mixte

drive dentsu

INTERNATIONALES



Opel Zafira Tourer

De nouvelles ambitions

La marque au blitz poursuit le renouvellement de sa gamme avec le nouveau Zafira Tourer. Le monospace 7 places, présenté à Genève sous forme de concept, fera ses grands débuts au prochain Salon de Francfort (15 au 25 septembre). Plus stylé que son prédécesseur, il gagne également en habitabilité. Le volume du coffre grimpe à 710 litres en configuration 5 places (+ 65 litres), et divers rangements font leur apparition.

La flexibilité reste évidemment le mot d'ordre à bord avec le système d'assise Flex?, ainsi, l'ensemble du

troisième rang se replie dans le plancher. De plus, le deuxième rang est désormais composé de trois sièges individuels, ces derniers, qui, à leur tour, peuvent être rabattus dans le plancher, coulissent sur 21 cm. Autre nouveauté, le système d'assise Lounge. Il permet de plier le siège du milieu du deuxième rang et d'en faire un accoudoir pour un meilleur confort des occupants latéraux. Ces derniers ont alors la possibilité de coulisser leur siège latéralement de 50 mm, histoire de se mettre à l'aise.

Lors de son lancement, à l'automne, l'Opel Zafira Tourer sera doté, en Diesel, du moteur 2.0 CDTI. Trois puissances seront au menu : 110 ch, 130 ch et 165 ch.

Michelin

poursuit son engagement pour le développement durable



Le Michelin Challenge Bibendum est le «sommet mondial de la mobilité durable». C'est le seul événement au monde qui réunit, autour de la même table, constructeurs d'automobiles ou de poids lourds, universités, équipementiers, fournisseurs d'énergies, instituts de recherche, responsables politiques, ONGE pour partager une vision commune des transports de demain, plus propres et plus sûrs.

MICHELIN répond de deux manières à ces nouveaux enjeux inhérents à la mobilité routière durable. Tout d'abord, le Groupe est le fédérateur, au travers du Michelin Challenge Bibendum, de tous les acteurs du transport routier qui imaginent, conçoivent et mettent en œuvre les solutions permettant aux véhicules de consommer moins d'énergie et de se déplacer plus proprement. Ensuite, le Groupe Michelin est un acteur direct de cette mobilité durable. Michelin a, en effet, engagé très tôt ses efforts en Recherche & Développement en ce sens, ce qui lui permet de disposer d'une expertise inégalée en la matière. Forts de ses 500 millions d'euros investis chaque année, le secteur Recherche et Développement a permis au groupe de mettre au point des solutions novatrices, opérant même une rupture technologique comme, par exemple, pour le pneu qui s'autorépare ou les ensembles « In-wheel Motors ».

N°1

• **en qualité**⁽¹⁾

pour les consommateurs.

• **en longévité**⁽²⁾

• **en économie
de carburant**⁽³⁾

• **en sécurité**⁽¹⁾

pour les consommateurs :
pour la sécurité sur sol mouillé
& la fiabilité des produits.



Grâce à sa capacité d'innovation et ses partenariats avec les constructeurs automobiles, Michelin fait progresser la mobilité et vous apporte :

- PLUS de longévité
- PLUS de sécurité

(1) Etude TNS Sofres 2008, réalisée dans les 6 principaux marchés européens.

(2) Par rapport à ses principaux concurrents. Déclaré par les consommateurs : étude TNS Sofres 2008, réalisée dans les 6 principaux marchés européens, étude Synovate réalisée en 2008 en Afrique du Sud et Turquie. Confirmé par tests CERM et TÜV SÜD Automotive 2007 et 2008 sur les gammes les plus vendues de chaque segment.

(3) Calculé sur la base de tests de résistance au roulement TÜV SÜD Automotive 2007 et 2008.

MICHELIN
ENERGY[™] SAVER



EVENEMENT

Un week-end à la Villa d'Este

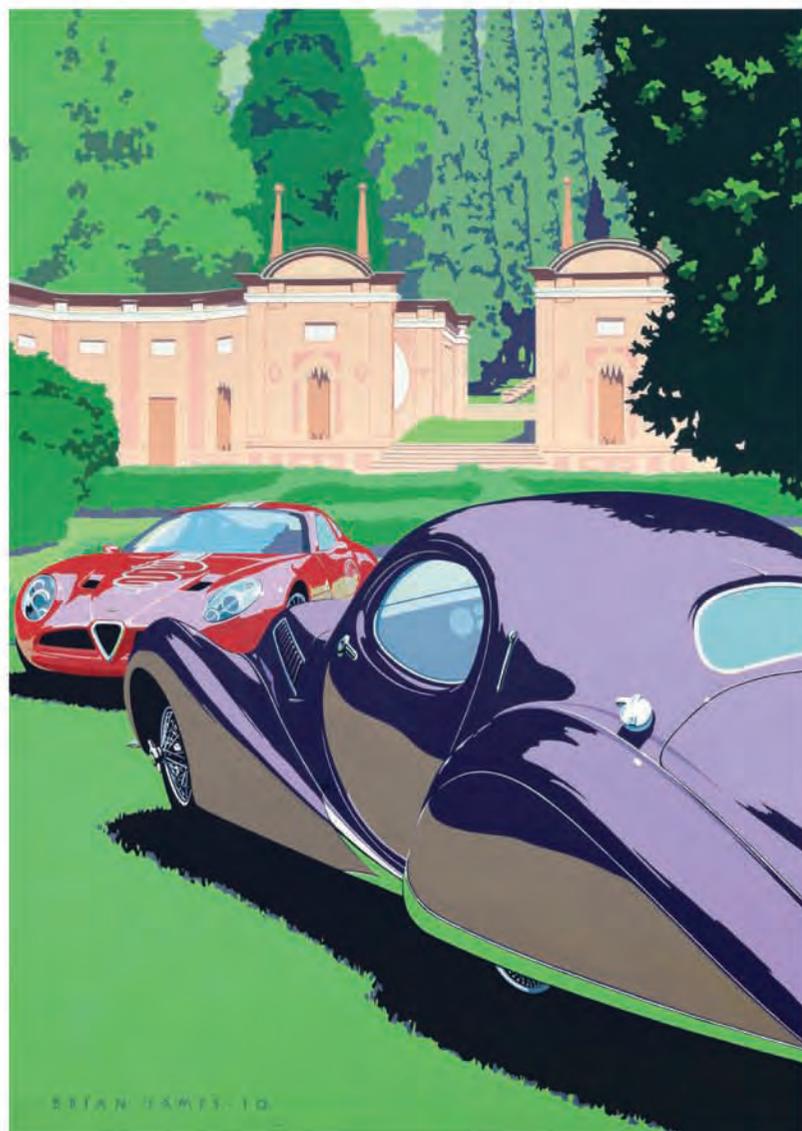


CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

La Dolce Vita

Lovée près du lac de Côme, dans un cadre idyllique, la Villa d'Este ne vaut pas seulement pour son décor. Chaque année, de magnifiques pièces rares y sont exposées. Et si le passé y est bien représenté, les manifestations qu'elle abrite se conjuguent également au présent, voire au futur, aussi, les carrossiers tiennent-ils à y présenter leurs dernières études de style. Ce concours d'élégance s'y est déroulé entre le 20 et le 22 mai derniers. Nous y étions...



CERNOBBIO, 20 - 22 MAGGIO 2011



Comme notre équipe a eu le privilège d'assister à ce concours d'élégance, symbole d'une passion ravivée, nous nous faisons un devoir de partager avec vous ces moments de bonheur... La Villa d'Este a accueilli pour un week-end son festival annuel, qui a réuni, comme d'habitude, des véhicules sculptés par des mains expertes et des artistes au sens le plus noble du terme, en ce sens que ces carrosseries représentent ce que l'automobile a de mieux à offrir !

Depuis que BMW est devenu le grand partenaire de ce prestigieux concours, en 1999, elle ne lésine plus sur les moyens, avec une ambiance exclusive qui doit beaucoup à l'attention que portent les organisateurs à rassembler les voitures les plus belles et les plus élégantes, en collaboration avec la Fédération Internationale des Voitures Anciennes, ainsi qu'aux visiteurs et à un cadre original, rehaussé par la beauté des jardins de la Villa d'Este où le premier concours s'était déroulé en 1929.

Pour cette 82e édition du Concorso d'Eleganza, plus de soixante représentantes de la créativité et du design automobile, au fil des décennies, y tiennent salon pour cette garden-party lacustre un peu à part.

Objectif commun pour les « participantes », réparties en 9 catégories, remporter la Coppa d'Oro, trophée récompensant le plus intéressant témoignage de l'élégance automobile. Bien entendu, plusieurs critères de rareté et de qualité de restauration entrent aussi en ligne de compte pour fixer le choix d'un jury composé de grands noms du design.

Ainsi, le groupe BMW, organisateur de l'événement, y va de sa rétrospective. Cette année, qui marque le renouvellement de la Série 6, la Villa d'Este a été l'occasion pour le constructeur allemand de revenir



EVENEMENT

Villa d'Este 2011



sur la genèse des grandes GT BMW. Cerise sur le gâteau, BMW présente la 328 Hommage, conçue spécialement pour fêter les 75 ans de la mythique 328 avec son double haricot allongé, ses feux ronds et ses sangles en cuir pour maintenir le capot moteur. Née en 1936, la 328 remporta en 1940 la dernière édition des Mille Miglia, avant la Deuxième Guerre mondiale. En effet le constructeur munichois révèle un roadster très sportif, compact, qui s'inspire aussi bien des années trente, des années soixante-dix ainsi que de ses dernières créations.

Petit clin d'œil au passé, avec les jantes alu à trou-trou, le double saute-vent et le cockpit qui puise son inspiration dans l'histoire automobile, mais aussi dans la BMW Vision Connect Drive Concept, dévoilée il y a trois mois au Salon de Genève.

BWM profite aussi de l'occasion pour mettre en avant la fibre de carbone renforcé en plastique qu'on verra encore plus souvent sur les nouvelles voitures, et qui permettra d'alléger considérablement le poids de la 328 Hommage à 780 kg et autorisera ainsi une belle performance accompagnant le L6 3.0L qui la propulse.

Ce qui n'existait pas il y a 75 ans, ce sont les deux iPhone intégrés dans des supports près du passager. Le premier sert de chronographe, le second remplit le rôle de GPS.

Autre tête d'affiche surprise, une certaine Ferrari P4/5 Competizione, attendue depuis quelques mois déjà. Il y a quatre ans, sa jumelle routière faisait ses premiers tours de roues sur les mêmes pelouses. Pour l'occasion et pour votre plaisir, nous avons sélectionné quelques-unes des plus belles voitures qui, selon nous, ont probablement déjà chamboulé le cœur de plusieurs Gentlemen Drivers à travers les âges.

Lincoln K-series V12 (1935)

Produite de 1931 à 1933, c'est l'une des voitures luxueuses qui a su résister à la crise économique grâce aux ressources fournies par Ford Motor Company et le support d'Edsel Ford, fils du fondateur Henry Ford. Grâce à lui, la Lincoln K-series a été vendue à des personnalités très prestigieuses telles que le Président Franklin D. Roosevelt.

Bugatti 57 Ventoux (1937)

Les Bugatti Type 57 ont été construites de 1934 à 1939 en 970 exemplaires, tous modèles confondus. Elles doivent être considérées comme des voitures de « grand tourisme » la plus appréciée et diffusée des Bugatti durant la moitié des années trente, sachant qu'en sont dérivés des modèles « compétition » qui s'illustrèrent en courses, notamment aux « 24 heures



Des offres d'exception pour accéder à vos rêves !

Vous êtes un inconditionnel de Mercedes-Benz, ou vous rêvez de le devenir ?
Profitez vite des offres attractives qui vous sont proposées, jusqu'à fin juin, sur tous nos modèles.
À vous de choisir la Mercedes qui comblera tous vos désirs, à vous de décrocher l'étoile de vos rêves !
www.mercedesbenz.ma



Mercedes-Benz
The best or nothing.

EVENEMENT

Villa d'Este 2011



du Mans » 1937 et 1939.

Le moteur est un 8 cylindres en ligne, soupapes en tête commandées par deux arbres à cames en tête, ce qui est une première chez Bugatti. Sa cylindrée est de 3000 cm³, alésage course de 72 x 100 mm et il développe 110 cv à 3500 tr/mn. La boîte de vitesse est à 4 rapports, les freins sont à tambours, mais remarquablement efficaces. La direction, à boîtier, est à droite comme toutes les voitures sportives de l'époque, et bien que peu démultipliée elle est d'une précision remarquable donnant un grand agrément de conduite.

Talbot-Lago T23 (1938)

Créé en 1903, Talbot est acheté par Darracq après la première guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922. En 1934, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la société. En 1958, Simca rachète Talbot et la met la marque rapidement en sommeil...

La Talbot-Lago T23 Major dispose d'une carrosserie classique et très élégante. La carrosserie "goutte d'eau" a été tracée par le carrossier parisien Figoni & Falaschi sur châssis Talbot Lago. C'est un sommet



L'ALLIANCE PARFAITE D'UN COUPÉ ET D'UNE BERLINE



Photo non contractuelle. * A partir de. Hors frais d'immatriculation et de peinture métal. Sur la base du taux de TVA en vigueur. 3 ans de garantie ou 90 000 km.

Désormais disponible en 5 places Passat CC, TDI 140 CV à partir de 349 000 Dh*

Avec la Passat CC, partez à la découverte d'une alliance unique. De l'allure, du style, un tempérament sportif, des lignes fluides..., la Volkswagen Passat CC, c'est tout le confort d'une berline sous les traits d'un élégant coupé. Désormais disponible en cinq places, la Passat CC se décline en trois finitions (Advance, Business et Exclusive) pour vous offrir un équipement de série complet : ESP, système Auto Hold, jantes alliage 17" , climatisation automatique Bi-Zone, ordinateur de bord multifonctions..... Côté motorisation, avec son moteur 2,0 L TDI 140 CV, la Volkswagen Passat CC conjugue à merveille performance, puissance et plaisir de conduite.



Das Auto.

ÉVÈNEMENT

Villa d'Este 2011

de l'art automobile. Le moteur est un six cylindres en ligne d'une capacité de 3 996 cm³, alimenté par 2 carburateurs Zénith-Stromberg EX32, et avec une puissance de 115 ch à 4 000 tr/min. La Talbot-Lago T23 Major peut atteindre la vitesse de 140 km/h.

La Talbot-Lago T23 Major est dotée d'une silhouette parfaite et arbore des finitions d'un luxe inouï. Sa silhouette, ses proportions et sa finition sont exceptionnelles de grâce. Elle est considérée comme un véritable bijou par les grands artisans de l'automobile d'avant la guerre !

Hispano-Suiza K6 (1936)

Ce n'est pas à tous les jours que l'on peut avoir la chance d'observer une voiture aussi unique et exceptionnelle que cette Hispano-Suiza K6.

La K6 est, à la base, une voiture qui n'a rien d'ordinaire. L'histoire de cette voiture en particulier n'a rien de commun, bien au contraire, elle reflète l'image de la marque dans sa plus pure tradition.

Les Hispano-Suiza furent des voitures pour l'élite de la société. Les premiers balbutiements d'Hispano-Suiza commencèrent en 1898 avec le capitaine d'artillerie Émilio de la Cuadra.

Alors que de la Cuadra se trouve à Paris, il rencontre Marc Birkigt, un ingénieur suisse qu'il embauche sur le

champ. En Espagne, les deux hommes produisent leur premier engin à essence. Seulement quelques mois plus tard, l'entreprise passe aux mains de J. Castro en 1902 pour devenir la Hispano-Suiza de Automóviles. Malchanceux en affaire, il fit faillite dès 1903.

Ford GT40 MKII (1965)

La Ford GT40 est l'une des plus grandes voitures de sport de tout le temps. Elle a été construite avec un seul objectif en tête, gagner les 24 heures du Mans, et ainsi battre Ferrari sur son propre terrain. Ceci fait,





pas moins de quatre fois de 1966 à 1969 elle gagnera aussi le Championnat du monde de Voiture de sport pour Ford en 1968 ainsi que de très nombreuses autres victoires sur de grandes courses tel que les 12h de Sebring, les 24h de Daytona, les 1000 kms de Paris...

Ferrari Super America 45 (2011)

La marque au cheval cabré a en effet présenté au Concours de l'élégance sa série limitée à 80 exemplaires.

La principale nouveauté de la Superamerica 45 concerne son couvre-chef. Celui-ci reprend le principe de toit pivotant breveté par Leonardo Fioravanti, utilisé sur les Ferrari 575 Superamerica. Sur la Superamerica 45, il est constitué de carbone.

Esthétiquement, cette découvrable s'apparente à une 599 GTB Fiorano scalpée. Elle s'en distingue toutefois par sa double sortie d'air sur les ailes avant et son cadre de pare-brise aluminium. La Superamerica 45 se pare d'une robe Blue Antille, identique à celle de la 400 Superamerica de Peter Kalikow, sa première Ferrari achetée voilà 45 ans. Un chiffre qui donne son nom à la petite dernière.

Audi Quattro Concept (2010)

Ce concept dérivé de la RS5 vient célébrer le 30ème anniversaire du lancement de l'Audi quattro.

Avec son empattement plus court de 15 cm par rapport à celui de la RS5, son porte-à-faux arrière raccourci de 20 cm et sa ligne de pavillon abaissée de 4 cm, le concept gagne en agilité et légèreté.

Doté d'un cinq cylindres turbocompressé de 408 chevaux et 480 Nm de couple -dérivé de celui de la TT-RS- et d'une boîte manuelle à six rapports, le prototype accélère de 0 à 100 km/h en seulement 3,9 secondes. La puissance au sol passe par la transmission quattro de dernière génération.

Calandre «Singleframe» à l'esthétique dépouillée -absence d'entourage chromé-, aération capot, grandes entrées d'air verticales, éclairage à LED et utilisation de carbone au niveau du bouclier avant, du capot moteur ou encore de l'aileron. Le quattro concept est définitivement porté sur le sport. On apprécie également les jantes 20» à sept doubles branches.



EVENEMENT

Villa d'Este 2011



Scuderia Cameron Glickenhaus P4/5 (2011)

Au premier regard l'esthétique générale de la Competizione reprend celle de la P4/5 «civile» construite sur une base de Ferrari Enzo. Mais en s'attardant sur l'auto on peut s'apercevoir que l'auto est très différente dans ses formes de son aînée. Tout semble conçu en fonction de l'aérodynamique. De nombreuses prises d'air font leur apparition; Les échappements ont retrouvé une place plus «classique» et sont à présent positionnés juste au dessus de l'imposant diffuseur.

Aston Martin Zagato (2011)

L'Aston Martin V12 Zagato a remporté le prix du public au Concours d'Elégance de Villa d'Este. Ce concept-car en aluminium est doté d'un moteur V12 de 6 litres, qui développe 517 chevaux et 570 Nm de couple. La voiture a été construite en l'honneur des 50 ans de la DB4 GT Zagato et on peut dire que c'est une réussite totale.





La «Coppa d'Oro» a été attribuée par le public de la Villa D'Este à une 6C 2500 SS noire, de 1942. Le jury a remis le «Trofeo BMW Group» à une Alfa Romeo 33 Stradale 2500 SS, de 1968.



EVENEMENT

Villa d'Este 2011



BMW Motorrad



G 650 GS

Le plaisir de conduire



L'AUTRE FAÇON DE S'ÉVADER.

Par sa seule apparence, la nouvelle BMW G 650 GS est déjà une promesse de plaisir et de facilité de conduite. Puissante, agile et maniable, elle combine tous les plaisirs : se faufiler dans le trafic urbain ou enchaîner les virages des petites routes de campagne. Malgré son tempérament, la nouvelle BMW G 650 GS sait aussi se montrer raisonnable au niveau de la consommation et surtout au niveau de son prix. Accédez aux plaisirs de la moto en découvrant la nouvelle BMW G 650 GS chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW G 650 GS, À PARTIR DE 98.000 DHS TTC. UNSTOPPABLE*

Smeia

Importateur exclusif

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

Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40
Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33

AUTOCOONCEPT

BMW Hommage

328

Le revival



C'est lors du dernier concours d'élégance, à la Villa d'Este, en Italie, que BMW a dévoilé son dernier concept car baptisé 328 Hommage. Rappelant la mythique voiture de sport d'avant-guerre, la 328, il s'agit en fait d'une réinterprétation qui conjugue le passé au présent puisque la marque bavaroise a mixé des influences des années trente, soixante-dix, mais aussi d'aujourd'hui. La face avant, avec son double haricot allongé et ses optiques arrondis rappellent en effet la 328, mais aussi les séries 2002 des années soixante-dix. D'autres touches, délicieusement rétro, viennent agrémenter l'ensemble, comme les sangles en cuir, pour maintenir le capot, ou les jantes à trous.



Motors

AUTOCONCEPT

BMW

328

Hommage





Le concept 328 Hommage est également un regard vers l'avenir puisqu'il préfigure l'utilisation massive de nouveaux matériaux pour les futures BMW. C'était le cas de sa glorieuse aïeule qui recourait à l'aluminium pour contenir son poids. Aujourd'hui, cette 328 Hommage utilise un mélange de carbone et de plastique déjà présent sur les M3 et M6. Cette innovation permet au concept car de n'afficher que 780 kg sur la balance, comme son aînée.

À l'intérieur, on découvre un habitacle habillé dans un cuir marron du plus bel effet. Bien que loin d'être fidèle à l'intérieur de la 328, puisqu'il est pourvu de sièges baquets et de harnais pour la sécurité, absents sur la version d'origine. À noter l'originale console centrale entourant les commandes et qui sépare conducteur et passager. L'accès aux places reprend une cinématique complexe avec des portes escamotables. Pour l'instant, aucune information n'a filtré sur les performances de la 328 Hommage. Ce qui est sûr, en revanche, c'est qu'elle abrite sous son capot un six cylindres de 3.0 l. Compte tenu de son petit gabarit et de ses lignes, elle pourrait préfigurer un futur petit roadster

BMW.

AUTO *Exception*

McLaren

MP4 12 C

Après avoir pris une longueur d'avance sur la concurrence grâce à la F1, McLaren a préféré collaborer avec Mercedes sur le projet de la SLR. C'est ainsi que le lancement de la MP4 12 C marque le retour de la firme de Woking en tant que constructeur à part entière, au grand bonheur des aficionados.



L'anti Ferrari



Cylindrée :	3.8l V8 biturbo
Puissance :	600 ch-7000 tr/min
Couple :	61.2mkg-7000tr/min
Poids à vide :	1301kg
Dimension :	4,51/1,91/1,19 (L/l/h)
Pneumatiques :	235/35 R19- 305/30 R20
Vitesse maximale :	330km/h
0 à 100 :	3,1 s

Une puissance de 600 ch et plus de 61 mkg de couple dont 80% disponibles à bas régime. Une cavalerie impressionnante au regard de la modeste cylindrée -3,8 litres- du huit cylindres biturbo entièrement développé par McLaren.

Plusieurs fois champion du monde de Formule 1, McLaren s'est également illustré en lançant en 1993 un supercar qui n'avait d'autres prétentions que de devenir la voiture de série la plus rapide au monde. Pari relevé puisque la McLaren F1 a régné sur sa catégorie pendant près d'une décennie grâce à une vitesse de pointe de 386 km/h due à son V12 de 627 ch. Bien qu'il n'en ait été produit que 107 exemplaires entre 1993 et 1998, l'anglaise reste une référence et est toujours considérée



par certains comme la meilleure supersportive de tous les temps. La firme de Woking a ensuite collaboré avec Mercedes-Benz pour la production du SLR en 2005.

En lançant son nouveau modèle 100% maison, McLaren remet un pied dans la niche des supercars. Il s'agit de la MP4 12 C dont le design se veut moins tape-à-l'œil qu'une Lamborghini ou une Ferrari, par exemple. Affichant toujours un lien de parenté avec l'ancien modèle, le nouveau cru s'en inspire en adoptant un pare-brise très incliné, un pavillon en arc et un porte-à-faux réduit. Il lui emprunte également le système des portes en élytre. Pour le reste, le design fait la part belle à la fluidité et aux formes épurées loin de toute fioriture. Il est évident que le souci aérodynamique a présidé pour une grande part à l'adoption de ce choix stylistique. D'ailleurs, contrairement à une 458 Italia ou une Gallardo, l'anglaise est dépourvue de tout appendice aérodynamique et se contente d'un aileron qui fait office d'aérofrein. Même les poignées de porte ont sauté dans le souci d'éliminer toute turbulence aérodynamique à l'avant des entrées d'air. Une zone tactile permet de déclencher l'ouverture par simple effleurement. Cette pureté des lignes se marie fort bien avec un soupçon d'agressivité exprimé par deux grandes ouïes latérales placées devant les roues arrière et la double sortie d'échappement située à mi-hauteur de caisse.

En plus de la ligne, la mécanique se laisse également admirer à travers une vitre bombée.

Faisant écho à la sobriété extérieure, l'ambiance



intérieure est loin d'être folichonne, mais elle rassure par le raffinement des matériaux et le sérieux de fabrication. L'usage abondant du carbone, du cuir et de l'alcantara fait de l'habitacle un cocon où on se sent rapidement à l'aise. Le poste de pilotage est également traité aux petits oignons avec, en prime, une instrumentation numérique facile d'accès ainsi qu'un volant doté de deux sélecteurs permettant de varier les performances et le comportement du véhicule.

Et contrairement à son aïeule, la MP4 ne se prive pas d'aides à la conduite en adoptant notamment un correcteur de trajectoire avec fonction autobloquante, des configurations de suspension et d'assistance adaptées aux mauvaises conditions et un «launch control» pour les conducteurs joueurs.

En matière de comportement routier, l'anglaise surfe également sur la vague de la sophistication technologique en se parant d'un système d'amortisseurs interconnectés et gérés électroniquement ; l'ensemble pourra fonctionner selon trois modes : normal, sport et haute performance. Ce système est censé permettre de contrôler les phénomènes de roulis de manière proactive. Par ailleurs, la MP 4 reprend à son compte des innovations développées sur les F1 de la marque. C'est le cas notamment du brake steer, un système permettant à la fois de combattre le sous-virage en entrée de courbe et de favoriser

la motricité en sortie en freinant la roue arrière intérieure.

Cet arsenal de haut vol, conjugué à un châssis réalisé entièrement en fibre de carbone, devrait garantir à la dernière-née de Woking un comportement à la hauteur de son potentiel mécanique. Et quel potentiel ! Une puissance de 600 ch et plus de 61 mkg de couple dont 80% disponibles à bas régime. Une cavalerie impressionnante au regard de la modeste cylindrée -3,8 litres- du huit cylindres biturbo entièrement développé par McLaren. Ce bloc est accouplé à une boîte de vitesses à 7 rapports SSG à double embrayage qui dispose d'un système inédit de pré-engagement manuel du rapport. Résultat, des performances à couper le souffle avec un 0 à 100 km/h abattu en 3,1 s et une vitesse de pointe de 330 km/h.

Pour stopper la brute, la MP 4 dispose d'un système de freinage de série conçu dans un alliage de fonte et d'aluminium et annoncé plus léger que les freins en carbone proposés en option en raison de leur dimension plus réduite. En complément, l'aéofrein, qui se déploie en fonction de la vitesse et de la pression exercée sur la pédale de frein, permet de mieux contrôler le freinage et les turbulences aérodynamiques entourant la voiture.

Plus accessible que la F1, la MP4 C12 s'affiche avec un ticket d'entrée de 200.000 euros, ce qui la situe dans la moyenne de son segment. C'est très cher, mais l'exclusivité a un prix !

AUTO *Exception*

Mercedes-Benz S600

Superlative...





Depuis des décennies,
la Classe S domine
confortablement le
segment des berlines
prestigieuses, comme
l'indiquent ses chiffres
de vente dans le monde.
En outre, le porte-
fanion de la marque à
l'étoile a été pionnier
dans l'introduction de
beaucoup d'innovations
technologiques
dans l'univers
de l'automobile.
Aujourd'hui, la dernière
génération de la Classe
S reste toujours une
référence, surtout après
le restylage effectué, en
2009, qui l'a remise au
goût du jour.



Le restylage de la Classe S était nécessaire pour relancer sa carrière et contrer l'assaut de ses concurrentes l'Audi A8 et la BMW série 7. Les modifications esthétiques restent, toutefois, modestes par rapport à l'ancienne génération. À l'avant, la nouvelle mouture se distingue par une calandre très légèrement fléchée vers le bas, d'un bouclier redessiné avec un discret profil générant des effets de lumière et une baguette chromée sous les prises d'air de refroidissement. Sur la 600 S, les blocs optiques ont eu droit à des feux de jour et des clignotants à diodes, inspirés de la nouvelle Classe E. La poupe, elle, n'a quasiment pas été modifiée, mis à part les sorties d'échappement, désormais de forme trapézoïdale, et les feux débarrassés de leurs baguettes incrustées, couleur carrosserie. Ces derniers affichent un design LED innovant ainsi qu'une signature visuelle exclusive en forme de double C assurée par 52 diodes électroluminescentes. À noter que la S 600 est facilement recon-

naissable aux logos V12 ornant ses flancs ainsi que les éléments chromés (sorties d'échappement à barrette verticale, intégrées au pare-choc, insert de couvercle de coffre et baguettes de seuil avec monogramme Mercedes-Benz), également caractéristiques de ce modèle.

À bord, l'intérieur de la Classe S suscite un sentiment de véritable confort et d'élégance. Les contours galbés du poste de conduite et les matériaux soigneusement choisis, parfaitement assortis, et façonnés avec minutie, créent une atmosphère de bien-être. Inutile de préciser que la finition tutoie les sommets et qu'elle est magnifiquement mise en valeur par l'emploi de matériaux de luxe telle la console centrale rehaussée de bois nobles, repris dans les contre-portes et l'accoudoir arrière. Dans la continuité de cette quête de luxe, les sièges avant et arrière au design ergonomique sont revêtus de cuir. Enfin, l'éclairage d'ambiance crée une ambiance très conviviale. En plus, le conducteur a le choix entre un éclairage bleu glace (polaire), ambre (solaire) ou blanc (neutre).

Comme on pouvait s'y attendre, l'équipement de confort est à l'image de l'aménagement luxueux de l'intérieur. La liste



Cylindrée : 5.5L V12 turbo
Puissance : 517ch - 5000tr/min
Couple : 84,6 mkg - 1800tr/min
Transmission : Arrière

Poids et Mesures

Poids à vide : 2210 kg
Dimension : 5.23/1.88/1.48 (L/l/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 560 l
Pneumatique : 255/45 R 18 - 275/ 45 R 18

Performances Globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,6 s
Consommation : 21.7/10/14.3 l/100
Autonomie : 630 km

des équipements est tellement longue qu'il est difficile de faire preuve d'exhaustivité. À titre indicatif, on peut citer la sellerie cuir, les sièges chauffants et à réglage électrique, le démarrage mains libres, le toit ouvrant électrique ainsi que le performant système audio. Ce dernier est connecté au système Splitview qui permet simultanément au conducteur de suivre son chemin sur l'écran GPS et au passager avant de regarder un film sur le même écran.

Par ailleurs, la Classe S restylée apporte son lot de dispositifs technologiques visant l'amélioration de la sécurité de conduite. Tel, par exemple, l'Active Body Control qui intègre une fonction de stabilisation en cas de vent latéral. Ce dispositif permet de compenser les effets des vents latéraux ou de les réduire au maximum dans le cas de fortes rafales. Au menu figure également une version optimisée du système Night Vision qui dispose désormais d'une fonction spéciale de détection des piétons.

Au chapitre mécanique, le porte-drapeau de la gamme est doté d'un moteur douze cylindres bi-turbo développant 517 ch, accouplé à une boîte automatique à 5 rapports. Ce moteur de 5,5 litres de cylindrée, disposant d'un couple élé-

phantique de 830 Nm, permet à la S 600 d'atteindre les 100 km/h en 4,6 secondes. Des performances dignes d'une GT malgré le poids de la voiture qui dépasse allégrement les deux tonnes. Bien entendu, en présence d'une telle cavalerie, impossible d'espérer des miracles côté consommation, laquelle atteint les 14% en cycle mixte.

Pour la tenue de route, le système de suspension à réglage électronique perfectionné AIRMATIC et la suspension active ABC (Active Body Control), avec système de stabilisation en cas de vent latéral, assurent un grand confort de marche à bord de la Classe S. Ces technologies garantissent aux passagers un voyage détendu tout en contribuant à leur confort et au dynamisme du véhicule. En outre, le système d'amortissement adaptatif ADS permet de sélectionner différents réglages du train de roulement : sportif et ferme (mode sport) ou confortable et bien amorti (mode confort).

AUTO *Exception*

Audi A6



Une évolution en douceur



AUTO *Exception*

Tout d'abord, la nouvelle A6 est une Audi et, en tant que telle, elle est reconnaissable de loin. Pour se repoudrer le nez, la routière d'Ingolstadt s'est contentée de reprendre à son compte les derniers codes stylistiques de la marque aux anneaux. Ainsi, la face avant reprend la calandre des nouvelles A1 et A7 Sportback à angles biseautés qui assurent un parfait prolongement avec les projecteurs. Les optiques ont désormais plus de caractère et la partie avant arbore des traits plus expressifs que l'on se plaît à assimiler à un visage d'aigle chez Audi. Ce regard perçant peut adopter un éclairage bixénon directionnel ainsi qu'un dispositif composé uniquement de LED. À l'arrière, la nouvelle A6 affiche une poupe statutaire avec des feux à LED surplombant légèrement le logement de la plaque minéralogique.

À l'intérieur, on découvre un habitacle très bien traité, comme de tradition chez Audi. Tous les matériaux, parmi lesquels un tout nouveau placage en bois stratifié, sont choisis et travaillés avec le plus grand soin. La planche de bord est désormais traitée à l'horizontale dans un esprit similaire à celles des A7 Sportback et A8. Autre changement notable, l'arrivée d'un écran GPS motorisé, lequel remplace celui fixe du modèle précédent.

Côté habitabilité, la grande routière aux anneaux conserve le gabarit de l'ancienne génération, à savoir 4,92 m. Par contre, son empattement s'est allongé de 7 cm, mais sans entraîner pour autant un espace plus généreux pour les jambes des passagers arrière. Ces derniers profiteront, en revanche, de plus d'espace en largeur et en hauteur. Le volume du coffre, lui, chute de 546 à 530 litres.

Dotée de tout un arsenal d'aides à la conduite, la nouvelle A6 met à la disposition de son conducteur un système de vision de nuit, un dispositif top view qui simule une vue aérienne de l'auto, très utile lors de manœuvres en espaces clos. En outre, un régulateur de vitesse adaptatif maintient la distance avec le véhicule qui précède. Enfin, un affichage tête haute sur le pare-brise, l'indication de la limitation de la

vitesse en cours, la surveillance de l'angle mort, l'alerte de changement de file involontaire complètent cette panoplie. Réputée pour son comportement extrêmement sécurisant, l'A6 progresse encore par rapport à la précédente mouture. Bénéficiant de série de la transmission intégrale, la 3.0 Tfsi peut recevoir la suspension adaptative qui associe ressorts pneumatiques et amortisseurs à tarage variable, laquelle garantit une tenue de route satisfaisante dans toutes les situations.

Cylindrée :	3.0L V6 turbo
Puissance :	300 ch - 5250tr/min
Couple :	45 mkg - 2900tr/min
Transmission :	4x4
Poids à vide :	1740 kg
Dimension :	4.91/1.87/1.45 (L/l/h)
Réservoir :	75 l
Volume coffre :	530 l
Pneumatique :	235/55 R 17
Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.5 s
Consommation :	10.8/6.6/8.2 l/100



Par ailleurs, l'A6 inaugure une direction à assistance électrique qui permet d'éradiquer les phénomènes d'imprécision, tout en donnant accès à d'autres fonctions comme le maintien en ligne ou l'aide au stationnement qui permet de se garer « les mains dans les poches », en créneau ou sur une classique place de parking.

Sous le capot de la plus puissante des A6, nous retrouvons un V6 d'une puissance de 300 ch pour un couple de 440 Nm qui devrait assurer à la routière allemande d'excellentes performances. D'abord, parce que cette mécanique est associée à une boîte automatique S Tronic à sept rapports

qui se caractérise par sa réactivité. Ensuite, l'Audi Drive Select permet de modifier le comportement du couple moteur/boîte, offrant ainsi au conducteur la possibilité de tirer toute la quintessence du moteur. Et last but not least, grâce à la mise à contribution de l'aluminium, la nouvelle mouture est plus légère de 80 kg par rapport à l'ancienne génération.

Côté confort, faisant preuve d'une rare homogénéité, la nouvelle Audi A6 met la barre très haut, tout en n'oubliant pas de distiller du plaisir lors de la conduite, grâce à des motorisations performantes et une tenue de route souveraine. Ses concurrentes toutes désignées, la Mercedes Classe E et la BMW série 5, n'ont donc qu'à bien se tenir.

AUTO *Nouveauté*

HYUNDAI
Genesis *Coupe*

Performances et économie





*Nombreux ceux
qui ont goûté
au plaisir de la
conduite grâce au
Hyundai coupé
qui offrait look et
performances pour
un prix abordable.
La troisième
génération, qui
a reconduit la
recette, prouve
avec le Genesis 3.8
de 303 cv qu'elle
peut jouer aux
trouble-fêtes.*

AUTO *Nouveauté*

En matière de coupés sportifs, Hyundai n'en est pas à son coup d'essai. La firme coréenne compte en effet à son actif deux générations qui, depuis 1996, constituent une alternative bon marché aux bolides allemands, italiens et japonais souvent inaccessibles. Et il faut dire que beaucoup ont été tentés par le Hyundai Coupé, car il allie courbes sympathiques et mécaniques assez nerveuses, le tout pour un tarif défiant toute concurrence.

La troisième génération, tout en se voulant plus attractive grâce à des prestations nettement améliorées, entend bien perpétuer cette tradition. D'abord, au niveau d'un style plus

fringant, avec des traits galbés conjuguant courbes et arêtes vives, et des blocs optiques aux yeux bridés à l'avant. La partie arrière ne manque pas non plus d'allure avec de grands feux débordant sur les ailes, un diffuseur d'air intégrant deux sorties d'échappement autour de la plaque d'immatriculation ou encore l'imposant aileron posé au sommet de la malle.

À bord, en raison d'une présentation austère à peine égayée par des placages laqués ou gris anthracite, l'ambiance n'est pas folichonne. Néanmoins, la sportivité reste de mise, ainsi qu'en témoignent un volant trois branches gainé de



Cylindrée :	3778, 6 cylindres en V
Puissance :	303 à 6300 tr/min
Poids à vide :	1640 kg
Pneumatique :	225/40 R 19 - 245/40 R 19
Vitesse max :	240 km/h
0 à 100 :	5.9 s

Enfin, le coffre se révèle généreux avec ses 332 dm³ (alors que la Nissan 370 Z, par exemple, doit se contenter de 235 litres), mais sa découpe, plus étroite vers le fond, et sa hauteur de chargement le pénalisent un peu.

Côté équipement, la version la plus musclée du Genesis, qui fait honneur à la générosité asiatique, propose une seule finition Pack Executive, mais qui offre la totale : six airbags, ESP, clim'auto, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques, allumage automatique des feux de croisement, jantes en alliage 19 pouces, sellerie cuir et toit ouvrant électrique. Radars de recul, sièges avant chauffants et accès mains-libres avec démarrage sans clé font également partie de ce Pack tandis que prise USB et système audio 8HP 360W avec chargeur 6 CD bouclent la liste.

Au chapitre mécanique, le coréen a droit à un six cylindres cubant 3.8 l et délivrant la respectable puissance de 303 ch pour un couple de 360 Nm. Exclusivement accouplé à une transmission automatique à 6 rapports, ce bloc doté d'une architecture tout aluminium avec double calage en continu de la distribution expédie le 0 à 100 km/h en 6,3 secondes. Quant à la consommation, si on ne peut pas s'attendre à des miracles vu le niveau de puissance, le poids (plus de 1600 kg), et l'usage d'une boîte automatique, elle se révèle raisonnable sur route ou autoroute. Ce n'est qu'en ville que l'appétit du bolide peut devenir gargantuesque.

cuir et des sièges baquets très enveloppants qui assurent un bon maintien. La planche de bord, elle, se distingue par un design agréable et une ergonomie bien étudiée. À noter, la sympathique touche sportive apportée par le fond des compteurs arborant quelques aplats bleus.

Autre point fort de ce coupé, son habitabilité. Long de 4,63 m pour 1,86 m de large (respectivement 4,40 m et 1,76 m pour le Coupé II), le Genesis peut accueillir confortablement deux adultes à l'avant et même recevoir deux personnes à l'arrière. Mais mieux vaut pas envisager de loger un adulte aux places arrière durant un long trajet. Ces dernières suffisent tout juste à un adolescent.

Campant sur une large monte pneumatique (roues de 19 pouces) et bénéficiant de suspensions bien dosées, le Genesis devrait offrir un comportement routier stable. La sécurité est également au rendez-vous grâce à la présence d'assistants à la conduite tels que le différentiel à glissement limité et l'ESP qui ne sont pas de trop pour maîtriser la furie des 303 canassons.

Au final, au vu de ses lignes basses et séduisantes, ses performances élevées et surtout son prix très compétitif, le Hyundai Genesis Coupé reste une voiture qui mérite le détour.

AUTO *Nouveauté*

TOYOTA Prius

La fibre écolo





Lancée en 1997, la Prius de première génération a été la première voiture hybride de grande série au monde. Un pari risqué qui s'est transformé progressivement en succès incontestable avec plus d'un million d'unités vendues dans le monde. Avec une troisième génération largement améliorée et affichant plus d'homogénéité, la Prius est bien partie pour perpétuer ce succès et garder de l'avance sur une concurrence arrivée en retard sur ce créneau. Ce best-seller de Toyota vient de faire son entrée sur le marché marocain pour le plus grand plaisir des écolos invétérés.

Type :	4 cylindres
Cylindrée :	1.8l VVTi
Puissance :	136 ch
Couple :	115 Nm - 4000tr/min
Poids à vide :	1300kg
Consommation :	5/3.9/4.3
Pneumatiques :	195/55 R 16
Vitesse maximale :	180 km/h
Rejet de Co2 :	89 g/km
Coffre :	408 l
Réservoir :	45 l

Une ventilation à énergie solaire évite les hausses de température excessives dans l'habitacle lorsque la voiture est en stationnement. Parallèlement, la climatisation peut être actionnée de l'extérieur par télécommande.

Si, à ses débuts, la Prius a eu le mérite de jeter un pavé dans la mare en s'engageant sur la voie de l'hybride, il n'en demeure pas moins que sa plastique était loin de faire des étincelles. Avec l'arrivée de la troisième génération, l'esthétique revient au premier plan à la faveur d'une ligne plus attachante. En effet, en dépit de cotes sensiblement identiques à celles de sa devancière, l'actuelle Prius affiche des lignes plus racées, des optiques plus acérées et une allure globale plus



dynamique. Le traitement de l'habitacle est de la même veine avec, en prime, une planche de bord dont le traitement s'avère aussi innovant que séduisant.

Bien que la Prius III conserve l'empattement de sa devancière, elle est un peu plus longue et plus large. La garde au toit et l'espace aux jambes progressent de manière considérable, le coffre n'est pas en reste avec une capacité de chargement en hausse de 30 litres (445 l) qui peut être portée à 1120 l en rabattant la banquette.

Côté équipement, la nippone propose des innovations high-tech en première mondiale : une ventilation à énergie solaire qui évite les hausses de température excessives dans l'habitacle lorsque la voiture est en stationnement. Parallèlement, la climatisation peut être actionnée de l'extérieur par télécommande. De surcroît, la Prius dispose de l'affichage tête haute, de la commande « Touch Tracer » intégrée au volant qui permet de gérer différents systèmes de bord sans quitter la route des yeux.

Cette panoplie de technologies n'est toutefois qu'un avant-goût de la sophistication que dissimule la Prius dans ses entrailles. Il s'agit d'un groupe motopropulseur qui associe un moteur à essence et un autre électrique. Fortement inspiré de la Prius II, ce système a subi une totale refonte, avec près de 90 % de composants nouveaux. Plus léger, plus compact et développant au total 136 ch contre 110 ch précédemment, il s'avère également plus puissant.

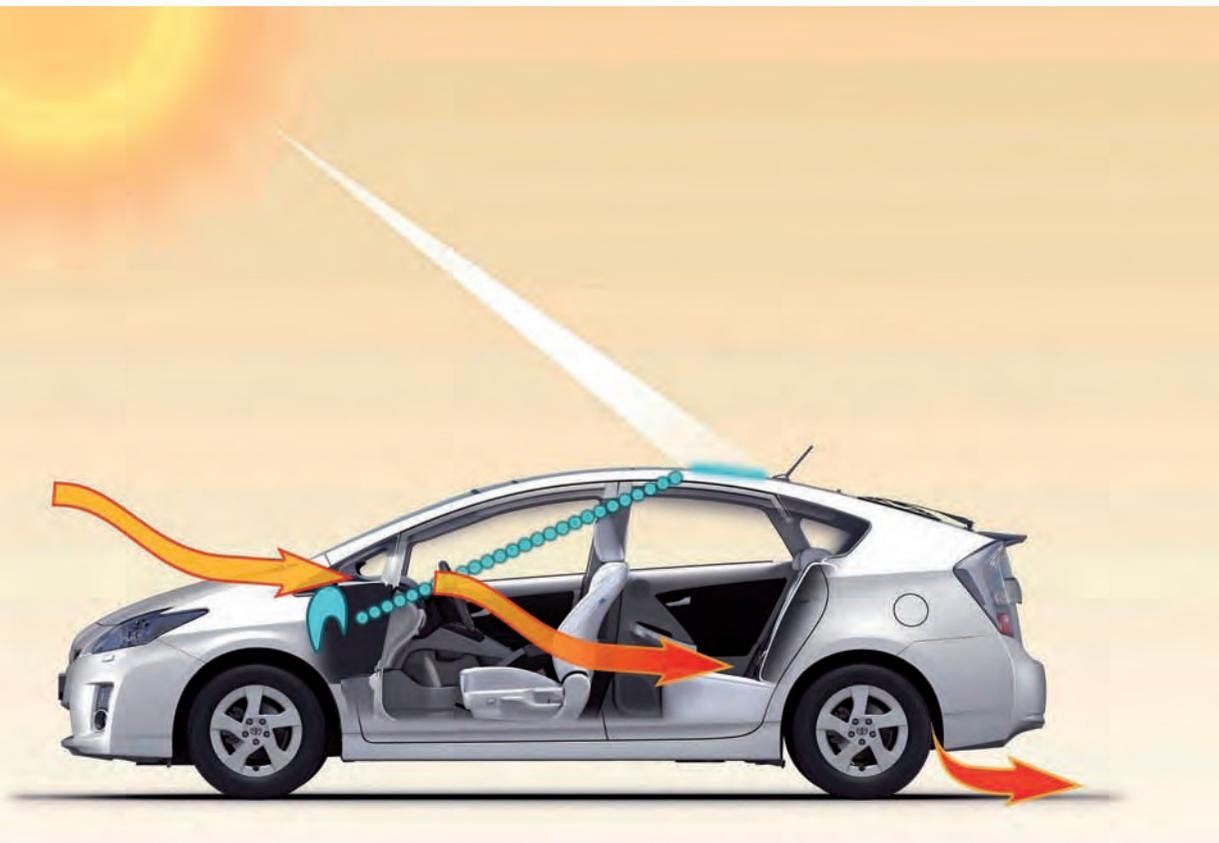
Le moteur essence est un nouveau 1.8 VVTi

de 98 ch qui fonctionne en cycle Atkinson. D'après Toyota, il offre un volume sonore et une consommation moindres (- 10 %) par rapport au 1.5 l de la génération précédente. Toujours animé par des batteries nickel NiMh, le moteur électrique passe de son côté de 68 à 81 ch. Lors des fortes accélérations, ce dernier soutient l'effort de son homologue thermique. En cas de décélérations ou de freinage, il se mue toujours en générateur, utilisant alors l'énergie cinétique pour recharger les batteries. À noter que la Prius peut évoluer grâce à son seul moteur électrique l'espace de quelques kilomètres seulement et à condition de rouler à vitesse réduite. Le passage du moteur thermique à l'électrique et, vice-versa, s'effectue grâce à une transmission hybride qui opère sans liaison mécanique à l'aide d'un sélecteur de vitesses électronique. Ces améliorations font progresser les performances avec une vitesse de pointe de 190 km/h et surtout un 0 à 100 km/h en 10,5 s, soit une demi-seconde de mieux qu'auparavant. En complément de sa transmission à variation continue, la nouvelle Prius propose, au choix, trois modes de conduite : le mode tout électrique, le mode « Power », qui agit comme un mode sport, avec des performances améliorées, et le mode « Eco » qui optimise le rendement du système hybride et la consommation. Celle-ci est de 4,4 L / 100 km, selon les données du constructeur. Une

valeur favorisée par un Cx amélioré (0,25) et des pneus à faible résistance au roulement.

Par ailleurs, la tenue de route a été traitée aux petits oignons grâce à une nouvelle plate-forme dont la géométrie des suspensions a été totalement revue, tant au niveau des jambes MacPherson avant que de l'essieu de torsion arrière. De plus, la nouvelle direction assistée asservie à la vitesse devrait apporter plus de précision de conduite tout en réduisant la consommation énergétique du système hybride.

Au final, force est de reconnaître que les améliorations apportées à cette dernière génération permettent à la Prius de se positionner comme une alternative tout à fait réaliste à une rivale à motorisation conventionnelle.



AUTO *Nouveauté*

CITROËN

DS4 THP 200cv

Montée en gamme





L'audace paie ! Les ventes de la DS3, qui ont dépassé les 90.000 unités, le prouvent. Avec la DS4, Citroën franchit un nouveau palier qui le rapproche davantage de la concurrence germanique. Grâce à un design réussi, une finition de qualité et des tarifs inférieurs à la concurrence, la DS4 ne manque ni de saveur ni de sportivité, comme le prouve sa version THP 200 cv.

Moteur : 4 cylindres, 16 soupapes, Turbo
Puissance maxi : 200 ch à 5800 tr/min
Couple : 28.5 mkg à 1400 tr/min
Vitesse maxi : 230 km/h
0 à 100 km/h : 6.9 s
Emission CO2 : 149 g/km

Conso. urbaine : 8.9 L/100 km
Conso. extra-urbaine : 5.2 L/100 km
Conso. mixte : 6.5 L/100 km
Autonomie : 923 km

Le conducteur peut choisir entre quatre gammes de sons polyphoniques, trois niveaux d'intensité de débit de climatisation et un nuancier de coloris allant du blanc vers le bleu pour la couleur du combiné.

Dans la continuité de la DS3, la DS4 incarne la volonté du constructeur aux chevrons de se faire une place de choix dans le segment restreint des compactes premium. Cette ambition se reflète d'abord au niveau du choix stylistique qui est une sorte de synthèse entre coupé et berline. À l'avant, l'énorme calandre est subtilement mise en valeur par la réinterprétation chromée du double chevron. L'ar-





rière, très profilé, avec son becquet dans le prolongement de l'arche de toit, intègre un subtil dessin de feux. Le tout est joliment souligné par un jonc chromé reliant les deux échappements. De profil, on remarque l'innovant pli reprenant le galbe des passages de roues allant s'insérer à la pointe du dessin des feux. Les flancs, travaillés à l'emboutissage, créent des jeux de lumière tandis que les vitres latérales teintées sont élégamment soulignées par une ceinture chromée.

L'élégance du style trouve écho dans un intérieur qui rassure par le sérieux de fabrication et la qualité des matériaux. La planche de bord, reprise à la C4, agrémentée de chrome, flatte l'œil par son revêtement de qualité. Mais il faut dire que l'habitacle ne traduit réellement la vocation haut de gamme de la DS4 que dans sa livrée sellerie cuir façon bracelet de montre avec une planche de bord entiè-

rement recouverte de cuir et des pédaliers ajourés. Donc, l'intérieur est bel et bien un vrai cocon qui sait bien accueillir, mais qui, malheureusement, ne brille pas par son habitabilité. Cela se vérifie surtout à l'arrière où le manque de place aux jambes, pénalisant, rend l'embarquement d'un cinquième passager problématique.

La capacité du coffre, elle, atteint 359 dm³, mais le seuil de chargement est bien trop élevé. Autre point critiquable, les vitres arrière non ouvrantes, ce qui est d'autant plus gênant qu'il n'y a pas de buses de ventilation aux places arrière. Heureusement que la DS4 se rattrape par un équipement qui fait la part belle aux nouvelles technologies. Ainsi en est-il du système audio qui intègre un logiciel de traitement permettant la spatialisation du son, des sièges avant « massants » avec un réglage électrique, ainsi que des équipements personnalisables : le conducteur, par exemple, peut choisir entre quatre gammes de sons po-

lyphoniques, trois niveaux d'intensité de débit de climatisation et un nuancier de coloris allant du blanc vers le bleu pour la couleur du combiné. La DS4 est également bien dotée en dispositifs de sécurité de conduite tels que le système de surveillance d'angle mort et le régulateur/limiteur de vitesse.

En matière de comportement routier, la DS4, contrairement aux autres modèles de la marque, a davantage mis l'accent sur la sportivité. Ainsi, la suspension pseudo Mac Pherson à l'avant, le train arrière à traverse déformable et l'ensemble ressorts/amortisseurs/barres anti-roulis raffermi devraient garantir à la compacte aux chevrons une tenue de route des plus stables à rythme soutenu.

À noter qu'il est possible de lui imprimer un comportement encore plus sportif grâce à la monte de pneumatiques 19" disponibles en option. Par ailleurs, la DS4 bénéficie d'une direction à assistance électro-hydraulique finement paramétrée et un freinage à disques de grand diamètre (340 mm à l'avant et 280 mm à l'arrière).

Sous le capot de la version la plus puissante, on retrouve un bloc essence de 200 ch. Elaboré en coopération avec BMW, le THP illustre le «downsizing» qui répond à des considérations de réduction de la consommation et des rejets polluants. Il réunit turbo «Twin-Scroll», injection directe, calage variable de l'arbre à cames, levée variable des soupapes et pompe à huile pilotée. Une technologie de pointe expliquant sa souplesse, son rendement et un bruit agréable dû à un clapet spécial sur la tubulure d'admission. Les performances reflètent le dynamisme de la voiture : 235 km/h en pointe et un 0 à 100 km/h en 7,9 secondes. Cela n'impacte heureusement pas la consommation qui affiche un raisonnable 9 litres aux cent et 149 grammes de CO² seulement à l'échappement.

Le THP illustre le «downsizing» qui répond à des considérations de réduction de la consommation et des rejets polluants.



Maroc
Telecom



Forfait Arriyadi de Maroc Telecom

60 min
de communication

300
SMS / MMS

TV Mobile
Chaînes Sport

MMS
Info sport

Profitez-en !

FORFAIT

99
DH/MOIS

Maroc Telecom invite tous les passionnés de sport à profiter des multiples avantages du Forfait Arriyadi. Rendez-vous à votre agence Maroc Telecom la plus proche, consultez notre site internet www.iam.ma ou appelez le 777.

AUTO *Dossier*

Sportives decoiffées

Bonjour l'été !

Dès l'apparition des premiers rayons de soleil, la balade en voiture décapotée se fait de plus en plus désirer. Elle l'est davantage quand on se trouve au volant de sportives de haut vol. En version cabriolet, ces dernières offrent un plaisir décuplé pour le plus grand plaisir des fortunés amateurs de sensations fortes. Ce mois-ci, les projecteurs restent braqués sur une brochette de quelques-unes de ces sportives haut de gamme.



BMW M3 cabriolet

Dérivée du coupé, la dernière version M3 cabriolet en reprend les attributs stylistiques, notamment une silhouette élancée, des passages de roue au galbe musclé, un bouclier arrière avec diffuseur, des embouts d'échappement doubles typés M et un capot moteur en aluminium bombé. Cette déclinaison (la troisième du nom) fait appel pour la première fois à un toit rigide rétractable en lieu et place de la simple capote. Les ingénieurs allemands ont opté pour un toit en trois éléments pour réduire son encombrement une fois replié. Sur simple pression d'un bouton ou de la télécommande, le système électro-hydraulique soulève les trois éléments, les fait pivoter et les superpose dans

le coffre. Une opération qui dure moins de 22 secondes. L'intérieur se distingue par sa banquette arrière à deux sièges individuels et son système audio haut de gamme BMW Individual optionnel avec amplificateur à 9 canaux et 16 haut-parleurs. Différentes teintes et finitions exclusives sont proposées pour cette version. Sous le capot, la BMW M3 Cabriolet est animée par un V8 4,0 litres développant 420 chevaux (309 kW) et un couple maxi de 400 Nm à 3 900 tr/min. Ce moteur est accouplé à une boîte mécanique à six rapports. Les performances annoncées sont plutôt appréciables, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes et une vitesse maximale de 250 km/h (bridée par voie électronique). La consommation moyenne annoncée par BMW est de 12,9 litres aux 100 kilomètres. Ce pedigree exceptionnel justifie un prix qui dépasse de peu le million de DH.

BMW Série 6 cabriolet

Après les série 7 et 5, le coupé série 6 disparaît du catalogue au profit d'une nouvelle génération au dessin très classique, mais non dénué de charme, d'élégance et de sportivité. Ses principales manifestations consistent en l'adoption de naseaux façon «nez de requin» ainsi que de nouveaux phares et feux arrière. La version cabriolet mise sur une capote textile à commande électrique qu'il est possible de manoeuvrer en roulant jusqu'à une vitesse de 40 km/h. L'offre mécanique consiste pour sa part en deux blocs : un six cylindres de 320 ch et un V8 de 407ch. Dans



A l'image de sa présentation luxueuse, l'équipement est de haut standing : sellerie sport habillée de cuir, système de navigation avec support DVD, autoradio avec changeur 6 CD, phares bi-Xénon. Bref, l'essentiel pour cruiser, coude à la portière. Côté motorisations, la XK s'est dotée d'un V8 5.0 de 385 ch et 515 Nm (disponibles dès 3.500 tr/min). Parfaitement secondé par la transmission automatique à 6 rapports, ce bloc offre de très bonnes performances. Il est ainsi capable d'expédier le 0 à 100 km/h en 5,6 s. Et ce qui ne gâche rien, le bolide ne se montre pas énergivore, malgré ses 1.700 kg. Pour les férus de conduite musclée, une version radicale baptisée R offre 510 ch. Ce luxe british n'est pas à la portée de toutes les bourses comme le prouve le ticket d'entrée fixé à 1.4 million de DH.

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

Jaguar XK-XKR cabriolet

Véritable vitrine du savoir-faire de la firme de Coventry, la Jaguar XK matérialise l'élégance et le raffinement british. La version cabriolet, dotée d'une capote en toile électrique, a subi en 2009 un toilettage au même titre que le coupé. À l'avant, les retouches se limitent à des ouïes de respiration verticales à gauche et à droite d'un bouclier avant et des clignotants à LED pour les rétroviseurs extérieurs. Les feux arrière se dotent également d'un nouveau graphisme à LED. Enfin, le bouclier arrière, légèrement abaissé, est désormais encadré par deux sorties d'échappement ovales et non plus rondes.

L'intérieur a bénéficié d'un peaufinage plus substantiel. Ainsi, de nouveaux inserts de cuir et de chrome instillent un raffinement encore accru dans un habitacle dont l'aménagement est du reste moderne et de bon goût.



AUTO *Dossier*



arrière est moins radicale : les feux arrière sont presque conservés à l'identique et seul un imposant extracteur permet de distinguer la nouvelle version de l'ancienne au premier coup d'œil. A l'intérieur, les transformations sont moins visibles. N'ont été modifiés que le volant, l'instrumentation et le système multimédia qui adopte la dernière génération du système «Command». L'équipement, de haut niveau, comprend, entre autres, des sièges et une colonne de direction à réglages électriques avec fonction mémoire, un lecteur DVD et des buses de lave-glace chauffantes. Côté technique, la SL s'est offert une toute nouvelle direction «direct steering» à démultiplication variable. S'agissant des motorisations, l'importateur marocain, Auto Nejma, n'en a retenu que deux si l'on exclut les fameuses séries AMG : un six cylindres 3.5 l de 245 ch et un V8 développant 306 canassons. Pétri de qualités, le SL affiche un ticket d'entrée à la mesure de son standing, avec plus de 1.250.000 DH.

911 Carrera cabriolet

Le charme intemporel de la Porsche 911 cabriolet aura toujours ses adeptes de par le monde. Ceci explique pourquoi sa ligne délicieusement galbée n'a pas beaucoup changé. L'actuelle génération ne diffère pas beaucoup par rapport à la précédente si ce n'est au niveau de boucliers retravaillés et de phares avant restylés. À noter que la version S se dote d'ailes arrière élargies qui amplifient encore plus le galbe splendide si caractéristique des hanches des 911. La Porsche reste entièrement fidèle à la capote électrique entièrement automatique qui se déploie en 20 secondes jusqu'à 50 km/h. Cette opération peut s'effectuer à distance, grâce à la télécommande. L'habitacle compte sur la très grande liste d'options et d'équipements. Intérieur carbone, cuir ou encore alcantara, la personnalisation rend chaque 911 unique. Dans tous les cas, la finition et l'assemblage sont exemplaires. L'ergonomie, à la hauteur des attentes, le conjugue avec une habitabilité d'un bon niveau. Au chapitre mécanique, l'offre s'articule autour du célèbre flat six décliné en deux puissances : 345 ch pour la Carrera et 385 ch pour la version S. Quant aux tarifs, ils démarrent à un peu moins de 1.5 million de DH.

Porsche Boxster Spyder

Le Boxster Spyder est une voiture comme on n'en fait plus aujourd'hui. Elle est totalement orientée plaisir de conduite comme le prouvent son moteur central, sa conception allégée et son comportement de Kart. Au passage, la Spyder fait un clin d'œil au passé à travers les fameuses bandes noires sur le bas de caisse qui rappellent les Porsche engagées en compétition. Ce parfum de nostalgie transpire aussi de la partie arrière avec deux bossages spécifiques rappelant ceux du Spyder 550 de 1955. Totalement dépouillé, le cabriolet de la marque de Zuffenhausen ne prévoit pas de mécanisme électrique pour ôter la capote en toile. Tout se fait manuellement. La chasse au superflu se poursuit à l'intérieur qui ne prévoit aucun accessoire de confort. Même les poignées de porte sont sacrifiées au profit de sangles qui renvoient aux voitures de compétition. Et en tant qu'authentique Porsche, le Spyder met en avant un plumage à la hauteur de son ramage. Il s'agit d'un six cylindres 3.4 l développant 320 ch accouplé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Inutile de préciser que les performances sont au rendez-vous : 0 à 100 km/h en 5,1 s et une vitesse de pointe frisant les 270 km/h. Le tout est couronné par un comportement rigoureux et sportif. Des qualités qui se paient au prix fort, 1.117.000 DH.



LE MONDE EST DORÉNAVANT À VOTRE PORTÉE



La carte @ - shopping du CIH, une carte dédiée à vos achats en ligne partout dans le monde.

Téléchargements, réservations d'hôtel, articles ou autres services ...avec la carte @ - shopping, vous pouvez faire vos achats sur tous les sites Internet étrangers acceptant la carte VISA.

En l'alimentant avec la dotation réservée à vos achats en ligne, vous maîtrisez votre budget tout en restant libre de vos choix.

Avec @ - shopping, l'achat en ligne vous est désormais accessible...et en toute sécurité.

www.cih.co.ma



Il fait bon être client CIH

القرض العقاري و السياحي
Crédit Immobilier et Hôtelier

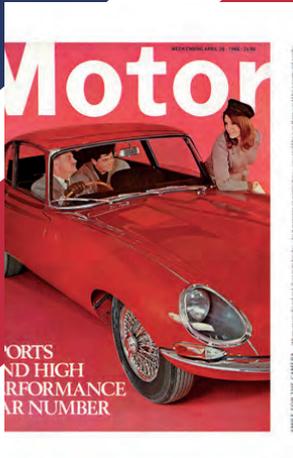
AUTO *Légende*



E-TYPE
50

FIFTY YEARS OF A DESIGN ICON

JAGUAR



Vendue à plus de 70 000 exemplaires, la Jaguar Type E a été l'un des plus grands succès commerciaux de la marque au félin. Elle a marqué son époque par son design innovant, ses prestations dynamiques et son tarif abordable par rapport à la concurrence. Après quatorze ans de carrière, le coupé british

a tiré sa révérence, mais il continue jusqu'à ce jour de bénéficier d'un fort capital de sympathie auprès des milliers d'amateurs et de collectionneurs qui apprécient particulièrement ses premiers modèles.





Pour rendre plus compétitive la Type E, Jaguar fabriqua une série spéciale Type E Light Weight d'une douzaine d'unités en 1962. Un prototype conçu par Malcom Sayer, le père des Type D et E, possédait une carrosserie de coupé très spéciale : c'est la Low Drag.



Dans l'histoire de Jaguar, la Type E occupe une place particulière en tant que voiture symbole de l'innovation et du savoir-faire de la marque au félin. En effet, ce coupé a constitué une petite révolution avec son look typiquement américain et ses performances qui en ont fait un mythe automobile symbolisant les swinging sixties. Présenté au Salon international de l'automobile de Genève de 1961, ce nouveau modèle réussit à capter l'attention de la presse et du grand public grâce à sa plastique qui rompt totalement avec le style grand tourisme habituel de la marque. Certains trouveront même que la Type E a viré vers plus de sportivité qu'elle tire partiellement de la Type D. Mais bien que rappelant cette dernière du point de vue esthétique, la type E a inauguré une conception tout à fait nouvelle au niveau technique. Ainsi, contrairement aux autres productions de la marque, elle dispose d'une caisse autoporteuse et de quatre roues indépendantes équipées chacune d'un frein à disque. À l'arrière, les disques de freins se retrouvent au centre du véhicule, de part et d'autre du différentiel. Cette disposition originale a permis d'intégrer quatre amortisseurs, offrant ainsi à la Type E une suspension arrière inédite.

Outre ces qualités, la Type E avait un atout majeur dans sa besace qui ne laissa pas le public indifférent : son prix. En effet, le coupé british était beaucoup moins cher que ses concurrents de l'époque (Ferrari, Aston Martin...), mais il ne revendiquait pas moins des performances équivalentes. Equipée d'un 3.8 L qui passera par la suite à 4.2 L, la Type E atteignait 240 km/h en pointe.

Lors de sa production -qui dura de 1961 à 1975-, la Type E a été déclinée en trois modèles (cabriolet, coupé et 2+2), trois séries et deux éditions limitées.

La série 1 est la plus recherchée parce qu'elle traduit le mieux, aux yeux des collectionneurs, l'originalité et la singularité du modèle. Elle se caractérise par des phares recouverts de vitres, des demi-pare-chocs antérieurs et postérieurs et des commutateurs de tableau de bord de type aviation. Les premiers modèles faisaient la part belle à la sportivité avec un tableau de bord et une console centrale en aluminium, des sièges baquets et une boîte de vitesses à première non-synchronisée. À partir de 1964, les sièges baquets ont été remplacés par des sièges inclinables plus confortables et l'aluminium bouchonné a disparu au profit du vinyle. Dans la foulée, la Type E s'équipe d'un moteur plus puissant, le 4.2 L, et d'un système de refroidissement plus performant. Mais bien qu'ils soient inconfortables, ce sont les tout premiers modèles de l'année 1961, appelés



La série 1 est la plus recherchée, elle est considérée comme la plus pure, malgré certains inconvénients d'utilisation. C'est elle qui a fait naître le mythe et a inauguré l'ère des voitures de sport modernes. Présentée d'abord avec le célèbre moteur XK 3,8 Litres 6 cylindres, trois carburateurs SU, à double arbre à cames en tête (DOHC) de la Jaguar XK150S, cette série se décompose elle-même en deux versions selon la cylindrée du moteur, 3,8 (jusqu'en 1964) ou 4,2 litres. Les modèles étaient d'abord déclinés en coupé ou en cabriolet, puis aussi en 2+2 à partir de 1966.

La série 1 est la plus recherchée parce qu'elle traduit le mieux, aux yeux des collectionneurs, l'originalité et la singularité du modèle.



Les modèles de la série 1 se caractérisent par des phares recouverts de vitres, des demi pare-chocs antérieurs et postérieurs et des commutateurs de tableaux de bord type « aviation ». Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss à première non-synchronisée



« planchers plats », qui sont les plus recherchés en occasion.

En 1967, Jaguar lance une série intermédiaire de la Type E afin de répondre aux normes américaines de sécurité. Celle-ci se distingue par des phares découverts rehaussés. À la demande du marché américain, une version allongée 2+2 fait son apparition, dotée d'une boîte automatique trois vitesses Borg-Warner. À noter que pour répondre aux normes antipollution en vigueur en Californie, les modèles destinés à cet État ont été équipés de deux carburateurs Strongberg induisant une réduction sensible de leur puissance, ramenée de 265 ch à 170 ch.

Une année plus tard, la Type E entame la deuxième phase de sa carrière avec le lancement de la Série 2 qui a fait l'objet de modifications techniques et esthétiques qui ont quelque peu altéré la pureté originelle de la carrosserie. À l'extérieur, les modifications portent pour l'essentiel sur l'absence de couvertures vitrées des phares, des pare-chocs plus enveloppants et plus hauts et une entrée d'air plus grande pour améliorer le refroidissement. À l'intérieur, on note la présence d'un nouveau tableau de bord avec des interrupteurs basculants. Au niveau mécanique, les changements se résument à l'adoption d'un système de freinage plus performant ainsi qu'à un gros radiateur refroidi par deux ventilateurs électriques. Pour accéder au

marché américain, qui est son principal marché, le constructeur a été contraint de réduire la puissance de la Type E. Ainsi, contrairement aux modèles européens équipés de trois carburateurs SU HD8, les modèles destinés aux USA ne disposent que de deux carburateurs Zenith-Stromberg, beaucoup moins performants.

À partir de 1971, la troisième et dernière génération de la Type E voit le jour. Bien que l'esthétique ait été retouchée, c'est surtout la mise en place du V12 de 5,3 litres qui caractérise cette série. Celle-ci connaîtra des problèmes de refroidissement malgré la présence d'une grille de radiateur surdimensionnée. Fondée exclusivement sur la version 2+2 à l'empattement allongé, la série 3 dispose de freins avant ventilés. Mais le poids en hausse, ainsi que le châssis plus long ont fait perdre à la voiture son caractère sportif. En





Lors de sa production - qui dura de 1961 à 1975 -, la Type E a été déclinée en trois modèles (cabriolet, coupé et 2+2), trois séries et deux éditions limitées.

plus, l'image de la Type E a été entachée par des problèmes de qualité liés à l'acquisition de Jaguar par British Leyland.

En 1974, la Type E commence à perdre du terrain face à une concurrence aux dents longues. De surcroît, le V12, qui se révèle difficile à l'entretien, brillera surtout par son manque de fiabilité. C'est le début de la fin de la Type E qui a enchanté de nombreux amateurs de coupés sportifs par son style décalé et ses performances de premier ordre. Sa remplaçante arrive sur le marché en 1975, avec des prétentions totalement différentes. Arborant un style plus consensuel et privilégiant davantage le confort, la nouvelle XJS perdra beaucoup de son pedigree sportif et se contentera de jouer les coupés cossus.



La série 3 (1971-1975)

Les modifications portent sur l'esthétique ainsi que sur la partie mécanique (élargissement de la voie), mais c'est surtout la mise en place du moteur V12 de 5,3 litres qui caractérise cette série, même si quelque exemplaires voient le jour avec la motorisation 6 cylindres XK.

Mais malgré l'arrêt de sa production, la Type E est devenue au fil du temps une icône qui a marqué son époque et l'histoire de l'automobile en général. Coûteuse à entretenir, du fait de sa conception, et souffrant de problèmes de fiabilité, le coupé anglais n'en demeure pas moins attachant. Et ce sont paradoxalement ses défauts qui font son charme et renforcent sa cote auprès des amateurs et des

collectionneurs. Aussi, ces derniers ne manqueront pour rien au monde le 50e anniversaire de la Type E pour lui rendre l'hommage qu'elle mérite. En Angleterre, plusieurs propriétaires se réuniront à l'occasion du Silverstone Classic 2011 sur le circuit du même nom. La fête, qui se déroulera du 22 au 24 juillet, verra plus de 1000 unités rassemblées.

BIENVENUE DANS L'UNIVERS JAGUAR.

Des coupés et cabriolets sportifs XK, à la luxueuse XJ en passant par l'audacieuse XF, rares sont les modèles qui inspirent autant d'admiration. Sur l'ensemble de sa gamme, Jaguar ose affirmer sa différence avec son esprit novateur et ses technologies intelligentes au service de votre confort et de votre sécurité. Découvrez l'univers Jaguar.

JAGUAR-ME.COM



JAGUAR MAROC s.a.s.

316, Boulevard Zerktouni - Casablanca - MAROC
TEL: 05 22 48 17 18 (LG) - FAX: 05 22 48 12 52
E-MAIL: jaguar.maroc@menara.ma

5 ANS /
250 000 KM
GARANTIE TOTAL CARE ASSISTANCE
24H/24

XK | XF | XJ

JAGUAR

ENTRETIEN *du mois*

RENÉ YVES JOSEPH

Une vie dédiée à l'automobile



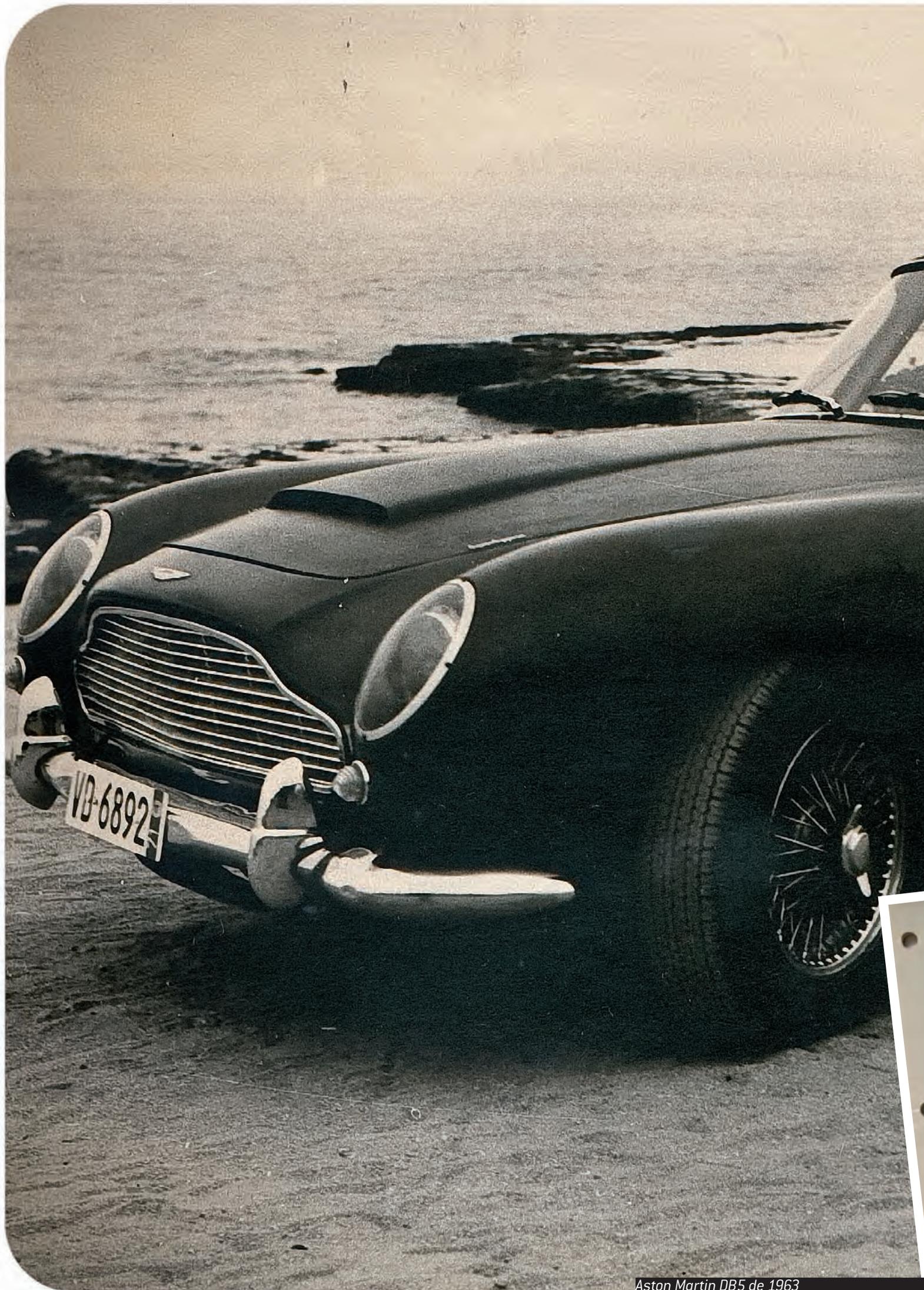


Aston Martin DB2 de 1952 achetée en 1963 et lui appartenant à ce jour

RENÉ-YVES JOSEPH

Simple, courtois et discret, René Yves Joseph fait partie de ces personnes qui n'aiment pas trop faire parler d'elles. Une modestie qui contraste pourtant avec un parcours très riche qui le positionne comme un des grands connaisseurs d'automobiles au Maroc. Ce natif de Rabat est surtout un grand passionné d'Aston Martin qu'il trouve plus confortable qu'une Ferrari. Sa passion pour la marque anglaise, il l'a cultivée très tôt, au point qu'il fut l'un des premiers propriétaires d'Aston Martin au Maroc, en 1963. À soixante-dix ans, toujours l'esprit espiègle, René Yves se rappelle des moindres détails d'une vie faite par et pour l'automobile. D'ailleurs, il ne se lasse pas de raconter les anecdotes et les péripéties qui ont émaillé son parcours de businessman et de collectionneur de voitures. Notre homme est également intarissable au sujet du sport automobile marocain durant les années soixante et soixante-dix. En fait, il en a été un des acteurs clés aux côtés de « pontes » tels que Mjid, Belarbi, Klein, etc. Dans cet entretien, René Yves Joseph nous fait plonger dans un monde enivrant, digne d'un vrai Gentleman Driver.





Aston Martin DB5 de 1963



THE MEMBERS OF THE ASTON MARTIN OWNERS CLUB

1979

N. JENSEN, Braabyvej 44, DK-4690, Haslev, Denmark.	6815	DBS/5073
L. A. JOBLIN, 170 Plenty River Drive, Greensborough, Victoria 3088, Australia.	6766	DB6/2866/R
Mr. and Mrs. C. JOHANSSON, Vallmovagen 9, 360 40 Rottne, Sweden.	4878	DB4/276/L DBS/5315/LAC DBS/5406/L
I. JOHANSSON, V. Boljen 1539, 46011 Nygard, Sweden.	4421	
M. JONES, 9 The Crest, Hornsby Heights, 2077 N.S.W., Australia.	4924	LML/691
Mrs. DORA JORDI, Laendtestrasse 9, 2502 Bienne, Switzerland.	2569	
R. JOSEPH, 5 Zeukat Al Bairouni, Rue d'Artois, Rabat, Maroc.	4118	AM300/3/1571 AM300/1259 DB4GT/0134/L DB5/1370/L LML/50/140
J. KASCHE, Gastisvagen 15 S-18364 Taby, Sweden.	6069	DBSV8/10226/R
Mr. and Mrs. R. KASPER, Alte Villmergerstrasse 5, 5610 Wohlen, Switzerland.	6410	DBSV8/10068/R
Mr. E. R. KELTON, 2514-B2 7000 Stuttgart 80, Patch Barracks, W. Germany.	5086	DB3S/113
KOGELS, 11 Avenue Motte, 6000 Charleroi, Belgium.	6895	DB4/613/L
R. W. KREYDEN, Im Klingenthal 15, Bychliiser-Hus, 4058 Basel, Switzerland.	6411	DBSV8/10160/RC
KRUCKER-HIESTAND, Kingentalstrasse 1, Basel, Switzerland.	2225	
KUMMER, Sonnenrain 6, 8700 Kusnacht, Switzerland.	6412	

René Yves Joseph

PURCHASER'S NAME —	Jean Lambert, 2, rue Foincarré, Casablanca.	CAR NO. LML/50/310.
GUARANTEE ISSUED —	1.7.52.	GUARANTEE EXPIRES — 30.7.57.
DELIVERED —	30.7.52.	SHIPPED —
AGENT —	SONO.	YEAR OF MANUFACTURE —

PARTICULARS	PARTICULARS OF NON-STANDARD EQUIPMENT
V.B.T.T. DB6/50/576 LML/50/310 DBS WITH H/L (DB6B) LAGONDA TYPE L-0 MODEL RA5 LAGONDA TYPE L-7 MODEL M/5G DB5/50/338 SPARE PARTS 2-1 RAMP 577-1 STRONG	New type dynamo, "Napoleon vents"
60099 ASTON MARTIN LIME MANFRS CLASSO 1/1/39 10. 1.30 100	ASTON SERVICE-DORSET ASTON MARTIN AND LAGONDA SPECIALIST 73 RINGWOOD ROAD LONGHAM WIMBORNE, DORSET SOLE MANUFACTURERS AND DISTRIBUTOR OF PARTS FOR ALL ASTON MARTIN CARS 1948 - 1960 ALL LAGONDA CARS 1925 - 1960
ADDITIONAL OWNERS René Yves Joseph 29 August 1951 4 Zankat Ibrahim Tattli Km. 3,400 Route des Zaïers RABAT	

RENÉ-YVES JOSEPH



Mercedes 300 SE coupe 1967



Mercedes 300 SL 1957 ayant appartenu à feu SM le Roi Hassan II, encore prince héritier



Mercedes 250 SL 1967



Cadillac Fleetwood Brougham 1958



Auburn cabriolet 8 culindres 1932



Auburn v12 1932



MG TF 1250 1954



Jaguar coupe XK140 1956



Jaguar coupe XK150 1958



Ferrari Mondial Chassis MD424 1954 carrosserie Pinfarina au circuit de Tanger en 1988.



Ferrari 250 GT 1964 carrosserie Pinfarina ayant appartenu à feu SM le Roi Hassan II



Ferrari 212 1954 chassis 019361 carrosserie Ghua



Delahaye 135 M 1949 cabriolet ayant appartenu au Glaoui carrosserie Figoni & Falaschi



Dalahaye 235 cabriolet 1952 ayant appartenu à Breitling carrosserie Chapron



Facel Vega Excellence 1962 ayant appartenu à l'ambassade de France à Rabat

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

René Yves Joseph. L'entourage familial y est pour quelque chose. Mon grand-père, Antoine Barry, a été l'un des fondateurs du transport à Rabat et donc, j'ai vécu tout jeune dans cette ambiance imprégnée de mécanique, de véhicules et d'odeur de gomme. Il m'arrivait de m'approcher de ce monde quand j'allais au dépôt d'autobus. Je me rappelle, pendant la guerre, d'un ferrailleur qui s'appelait Grably et qui avait une Cord (une voiture américaine) avec des tuyaux d'échappement chromés. J'étais fasciné par cette voiture et je crois que le déclenchement est venu de là. Cet intérêt pour les voitures est allé en grandissant au point où j'ai commencé à prêter attention aux belles voitures dans la rue et parfois à m'arrêter pour les admirer. C'était, en majorité, des américaines qui étaient à l'époque accessibles aux revenus moyens. En septembre 1952, j'ai acheté mon premier Auto Magazine, à l'âge de douze ans.

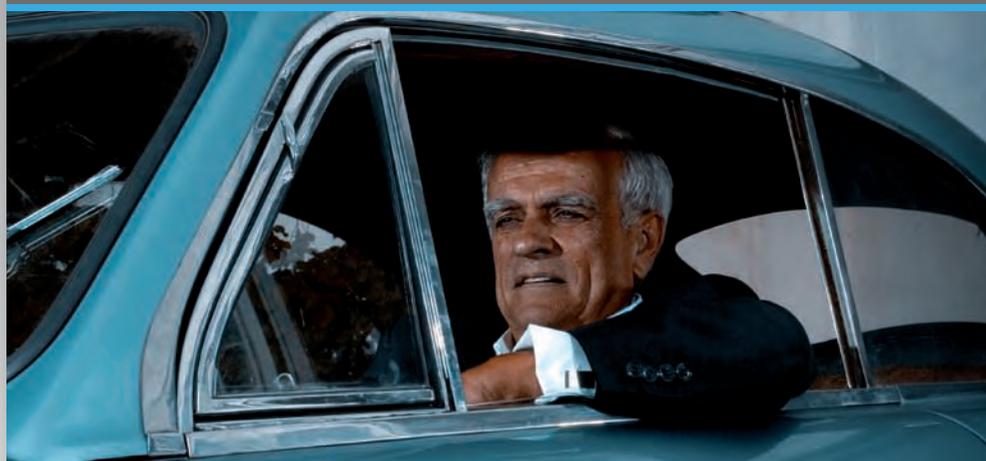
René Yves avec Monsieur Baduel l'ancien propriétaire de l'Amilcar Type CGSS carrosserie Duval 1927



Comment vous est venue l'idée de collectionner des voitures ?

Je me rappelle très bien de ma première voiture, achetée en 1959, avec un copain. C'était une

René Yves Joseph



Né le 10 Avril 1940 à Rabat

Première voiture en 1959, Plymouth 1949 cabriolet

Première voiture de collection Aston Martin DB2 1952 achetée en 1963

Licence de conducteur et de concurrent délivrée en 1963

Première course en 1963, au circuit de Rabat, à bord d'un Racer Renault, puis avec un DB Panhard

1964 : Licence de Commaissaire Technique

1966 : Licence de Commissaire Sportif

Puis de 1966 à 1970 : Commissaire Sportif et Technique

De 1966 à 1970 : Membre du comité de la Fédération Royale Marocaine du Sport Automobile

Depuis 1969, dirigeant de CORASSUR, société de courtage d'assurances à Rabat.

RENÉ-YVES JOSEPH



Contrôle au Rallye des 3 barrages, 11 juillet 1965, Porsche Carrera de Jacky Olivar

Plymouth cabriolet de 1949. Quatre ans plus tard, j'ai fait l'acquisition, à Rabat, d'une Aston Martin DB2 de 1952. Je la voyais tous les jours chez M. Babo, directeur à l'INRA, et je l'ai achetée pour 2500 DH. Par la suite, je me suis débrouillé pour emprunter et démarrer ma passion. Ainsi, j'ai vendu des Jaguar, des Triumph, des MG, pour me faire de l'argent. J'ai pu également assouvir ma passion grâce à un ami, René Guillery (garagiste à Rabat), qui me prêtait toutes les voitures dont il disposait. J'ai pu acquérir de nombreuses voitures, surtout des américaines : un coupé Ford de 1956, une Hudson de 1952, deux Ford Thunderbirds 55-56, une Corvette de 1956, un cabriolet Nash-Healey, un cabriolet Packard de 1955 et une Edsel cabriolet de 1959. Cette voiture était très gloutonne puisque sa consommation pouvait atteindre les 40 L aux 100 km. J'ai également acheté des voitures qui appartenaient au palais royal dont l'un des deux cabriolets Packard (Caribbean, modèle 55), offerts par la communauté juive de Tanger au palais. Mais celle que je regrette le plus c'est une Lincoln 4 portes cabriolet offerte par le l'empereur éthiopien, Hailé Selassié 1er, au souverain du Maroc, et qui a servi de voiture d'apparat à Feu Hassan II. Cette voiture a été vendue par la suite à Vadam, un ami. Je l'ai achetée, mais comme elle prenait trop de place, je l'ai revendue à un imprimeur à Rabat. Je lui ai préféré un coupé Mercedes 300 SE. J'ai vraiment fait une « connerie » (rires...).

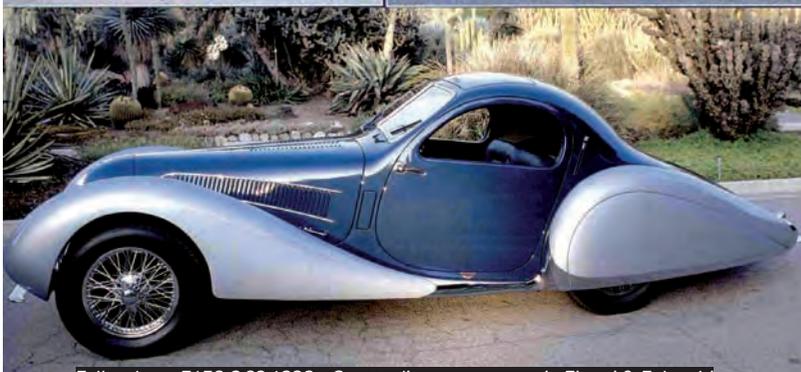


Procédez-vous à la restauration des voitures ? Si oui, comment ?

Pour la remise en état des voitures, j'avoue n'avoir jamais fait de la restauration, mais uniquement de la mécanique. Certes, il y avait sur le marché quelques carrossiers marocains moyens ou bons, mais il manquait l'outillage adéquat pour travailler. Et personnellement, la restauration de voitures me causait beaucoup de souci. Parfois, j'étais dans l'impossibilité de restaurer des voitures auxquelles je tenais beaucoup, ce qui me poussait à les revendre. C'est le cas de la Delahaye Figoni et Falaschi qui appartenait au Glaoui. Je l'ai revendue avec grande tristesse parce que je ne pouvais plus la réparer. Elle a été envoyée en France pour réparation. Je pense qu'elle se trouve actuellement à Cannes. Je la regrette. Il est clair que la restauration n'est pas un exercice aisé et ce qui rend les choses difficiles, c'est la carrosserie en bois et fer, délicate à restaurer. En plus, il n'est pas toujours aisé de se procurer des pièces d'origine. Cette expérience, je l'ai vécue avec ma Talbot qui, vu son état, avait besoin d'un sacré coup de jeune. Et comme ses pièces étaient introuvables sur le



Au bord du Racer 21 Touquet Renault au Circuit de vitesse de Rabat en 1963 au côté de Vidal à bord d'une Vidal Renault



Talbot Lago T150 C SS 1938 «Goutte d'eau» carrosserie Figoni & Falaschi

RENÉ-YVES JOSEPH

marché, j'ai été obligé de me rendre en France et faire fabriquer par un sous-traitant aéronautique un arbre à came et toute la partie haute du moteur.

Pouvez-vous nous raconter quelques anecdotes qui vous ont marqué lors de l'acquisition de quelques-unes de vos voitures ?

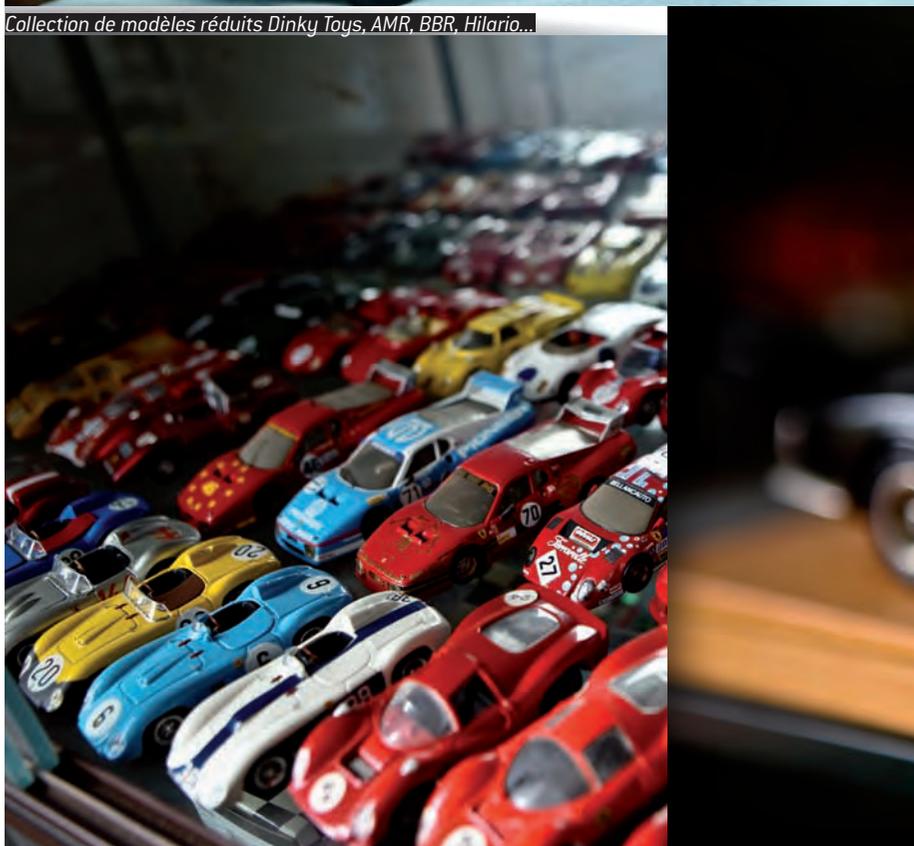
Une des histoires qui m'ont le plus marqué est celle de la Talbot. Elle était de 1938 et elle appartenait au Dr Michon qui voulait se marier avec une femme qui avait des enfants. Donc, il a échangé sa Talbot contre le cabriolet Chapron de son ami Masquefa. Après l'indépendance, ce dernier a laissé sa voiture à Taroudant où je l'ai remarquée. Elle était de couleur noire et portait une plaque d'immatriculation algérienne. Cette couleur n'était pas la sienne. C'est pour cette raison que Masquefa l'a confiée à Auto Nejma pour refaire la peinture d'origine en deux tons. Après, je l'ai l'achetée à son propriétaire, je l'ai réparée et revendue. C'est avec la somme tirée de cette revente que j'ai acheté ma maison (riresE). Autre bijou de ma collection, la Mercedes 300 SL cabriolet, de 1957, qui appartenait au prince héritier Moulay El Hassan. Elle a été vendue à M. Ancelin, propriétaire de la plage Kontiki. En 1973, je suis tombé par hasard sur l'annonce de sa vente dans un journal. Je me suis déplacé immédiatement à Casablanca et je l'ai achetée. Cette transaction m'a valu des insultes de la part de quelques Casablancais indignés. Cette voiture, qui était en bon état, n'a pas nécessité de travaux. J'ai juste refait la capote chez Mercedes et changé le manomètre. J'ai également fait l'acquisition de la Ferrari 250 GTE de Feu le roi Hassan II. Celle-ci a été vendue à une personne qui, par la suite, l'a délaissée parce qu'elle désirait une Ferrari plus récente. Donc, je l'ai achetée sans moteur et je l'ai entièrement refaite.

Ce n'était pas le seul bolide au cheval cabré que j'ai eu puisque j'avais également acheté une Ferrari 212 carrossée Ghia, de 1954, immatriculée à Sefrou. Je l'ai gardée très longtemps dans un sale état avant de la revendre à un Italien qui voulait absolument l'acquérir.

Je me rappelle également d'une Hispano Suiza H6C, de 1928, carrosserie Marcel Proux, de 9000 cm³, qui se trouvait à Sidi Slimane et avec laquelle j'ai eu une histoire rocambolesque. Elle appartenait à maître Mayen qui a refusé de me la vendre malgré



Collection de modèles réduits Dinky Toys, AMR, BBR, Hilario...





Alfa Romeo P2 de 1927 par C.I.J.



mon insistance et des interventions. Ironie du sort, lorsqu'il accepta enfin de me la vendre, deux jours plus tard, il décéda. La voiture a été déposée au garage Ross et a été vendue à des Espagnols. Il m'arrivait aussi de rater des voitures exceptionnelles parce que je n'avais pas les moyens de les acheter. C'est le cas du cabriolet Delahaye de 1950 appartenant à Feu SM Mohammed V. C'est l'une des voitures que j'ai le plus regrettées. Elle fait partie aujourd'hui de la collection américaine Blackhawk.

Vous êtes un grand collectionneur de miniatures. Pouvez-vous nous parler de votre passion ?

Parallèlement à mon intérêt pour les voitures, j'ai développé une passion pour les miniatures. Ainsi, chaque fois que j'en avais l'occasion, j'en achetais dans un magasin, à Rabat ou en France. Avec le temps, j'ai agrandi ma collection qui comprend aujourd'hui 2000 unités environ. On y retrouve quelques modèles chromés de la collection Ilario et celle de Michel Sordet. Ce sont des productions de très bonne qualité et dont le réalisme des détails est saisissant. On ne les retrouve généralement que chez les grands collectionneurs car, en termes de prix, elles ne sont pas données ; ça oscille entre 230 et 250 euros. Les collectionneurs n'hésitent pas à les échanger afin de compléter leur collection. Ça se passe généralement lors de rendez-vous dédiés comme Rétromobile. Il m'est également arrivé d'échanger quelques-uns de mes modèles, mais pas à grande échelle. Je voudrais souligner, par ailleurs, que ces miniatures sont par définition très fragiles donc, difficiles à entretenir. Pour les dépoussiérer, il faut procéder avec beaucoup de doigté et de délicatesse pour ne pas les abîmer ou en décoller les autocollants.

Vous avez une expérience significative dans le sport automobile ? Comment avez-vous mis le pied à l'étrier ?

Mon intérêt pour le sport automobile s'est opéré par le biais d'un ami qui m'a encouragé à intégrer l'écurie Chevreuil de Rabat à l'âge de vingt ans. Après, tout est allé très vite puisque j'ai obtenu une licence Concurrent et Conducteur en 1963, puis une licence de commissaire technique en 1964 pour finir en tant que commissaire sportif.

Je me suis d'abord essayé au pilotage en intégrant la Racer Formule 3 durant la saison 1963-1964. Mais mes déboires, notamment un accident lors des essais, m'ont incité à mettre un terme à mon activité de pilote. Donc, je me suis reconverti dans l'organisation de courses. Mais les ressources financières nous manquaient à moi et à mon ami Klein.

**RENÉ-YVES
JOSEPH**



Delahaye 135 M 1949 cabriolet ayant appartenu au Glaoui carrosserie Figoni & Falaschi immatriculée 9114-MA- O !!!



Circuit de vitesse de Tanger 1987, Juan Manuel Fangio et Emmanuel de Graffenried, dans la 300 SL de René Yves



René Yves et son épouse au Rallye du Maroc Classique 1998 avec la Ferrari 250 GT
au cours d'une épreuve de nuit

À l'époque, j'avais de bonnes relations avec M. Belarbi, lui-même ami de feu Moulay Ahmed El Alaoui. Je lui ai proposé la Formule Simca 1000 d'origine afin de promouvoir le sport automobile au Maroc. J'ai été tellement intéressé par le projet que j'ai tenu personnellement à en élaborer le règlement. De plus, j'ai tenu à sa stricte application et quand il m'arrivait d'épingler un tricheur, ce dernier acceptait de se retirer (rires...). Cette formule a été copiée par Roger Ferre, directeur de Renault Sport qui a mis en place la compétition R8 Gordini.

J'ai par ailleurs travaillé sur beaucoup de projets avec mon ami Klein. Nous avons pu, en compagnie d'autres personnes dévouées à la cause du sport automobile, dont MM. Belarbi et M'Jid, ressusciter le Rallye du Maroc. Nous avons également œuvré à l'organisation du Grand prix de la Corniche durant les années 1968, 1969 et 1970, alors que nous n'avions pas les moyens financiers nécessaires. Pourtant, nous avons réussi à avoir un plateau relevé avec dix à douze monoplaces Alpine, puis l'année d'après, deux Alpine 3 litres d'usine. Parallèlement à ces événements phares, j'ai participé à la création d'autres courses dont celle des Sehoul et de Taza. Sans oublier le

redémarrage du Rallye International du Maroc en 1967 avec Pierre Rousselot et Jean-Frédéric Klein. En 1970, j'ai décidé de mettre un terme à ma carrière dans le sport automobile parce que je n'étais pas d'accord avec l'organisation des courses ainsi que les mesures de sécurité édictées.

Le Rallye Classic du Maroc s'est imposé comme un rendez-vous incontournable des collectionneurs. Que représente-t-il pour vous ?

En tant que pilote, j'ai participé aux éditions 1997 et 1998 avec deux incidents à la clé. La première fois, le pare-brise de ma Ferrari a été cassé par des jets de pierre à Louizia. L'année suivante, j'ai fait une sortie de route avec la même voiture à Tichka.

Quelles sont les voitures que vous appréciez le plus ?

J'apprécie beaucoup le carrossier Zagato. Ce que je regrette, c'est de ne pas avoir acheté de Porsche pour rouler au quotidien. C'est une voiture de sport sans problème. Mais par le passé, j'ai eu trois Porsche de course : deux RS 550 et une RSK.

MOTO *Exception*

CAN-AM SPYDER

Original et luxueux



Bien que nouveau-venu, le Spyder a trouvé progressivement ses marques, au point de proposer pour 2010 une version *Touring* bénéficiant de plus de confort et d'équipements, susceptible d'être le parfait compagnon pour vos balades dominicales en couple. Baptisé Can-Am Spyder RT, ce modèle, qui peut se conduire avec un simple permis auto (permis B), affiche sur la balance 104 kg de plus que le Spyder de base (421 kg contre 317 kg), un

surpoids justifié par un confort accru et un équipement pléthorique.

Ainsi, si le RT conserve l'architecture en Y du roadster Spyder RS actuel qui lui confère une parfaite stabilité, il reçoit en plus un affichage sur cadran analogique en couleurs, un pare-brise rétractable électroniquement, une sellerie Premium (dosseret de passager et soutien lombaire du pilote), des poignées chauffantes, des repose-pieds pas-

En 2008, le constructeur canadien BRP lançait sur le marché son Can-Am Roadster Spyder. Un trois-roues faisant figure d'un ovni surfant sur le monde de la moto et celui de l'automobile. Le clin d'œil esthétique est réussi.



sager ajustables, une boîte à gants à l'avant, des valises latérales (2x26 litres), un frein de parking électronique, un régulateur de vitesse et une prise 12 V. Côté rangement, le RT peut aussi compter en option sur une remorque de 622 litres. Cette dernière, conçue spécifiquement pour le roadster Spyder RT, est compatible avec le système de stabilité du véhicule et lui permet d'afficher un embarquement record de 777 litres.

Propulsé par le même bloc que celui de la version Roadster, son V-twin Rotax de 998 cm³ développe 100 chevaux à 7 500 trs/min pour un couple de 104 Nm à 5 500 trs/min. La seule différence se situe au niveau de la puissance max qui passe de 106 à 100 chevaux. Pour des accélérations linéaires, le RT peut aussi compter sur un accélérateur électro-

nique. Sur la route, la stabilité conférée par les trois roues est renforcée par l'anti-patinage, le freinage antiblocage, l'antiroulis, la répartition de freinage et un système de sécurité encodé numériquement afin d'accentuer la tenue de route en cas de conditions précaires.

Au final, son tempérament sportif, ses lignes soignées et ses merveilleuses sensations font du Spyder CAN-AM de BRP un véhicule de luxe par excellence.

Bien que n'offrant pas la même agilité qu'une vraie moto, c'est une machine originale dont les aides à la conduite en font un agréable compagnon de route, d'autant, qu'avec un minimum de bagages, il se plie de bonne grâce aux virées à deux. Prix, à partir de 17499 €.

BATEAU *Exception*

QUEENSLAND 55

Constructeur : Fountaine Pajot (FR)
Année de construction : 2010

*Pour une
virée princière
au grand large*

*Présenté officiellement
au festival de la plaisance
de Cannes 2010, ce
catamaran à moteur de
type trawler, dessiné par
Andrieu Yacht Design, avait
tout pour ravir les amateurs
! D'une longueur de 16,75
mètres pour 7,8 de large,
avec ses 435 chevaux*

*Volvo Diesel Inboard, ce
mastodonte des mers
offre des performances
impressionnantes, des
volumes habitables
exceptionnels et une
surface de pont parfaite.*





Caractéristiques techniques

Longueur : 16,75 mètres
 Longueur hors tout : 17,25 mètres
 Largeur : 7,80 mètres
 Tirant d'eau : 1,10 mètres
 Tirant d'air : 5,80 mètres
 Déplacement lège du bateau standard : 25 000 kg
 Déplacement en charge maxi : 33 000 kg
 Motorisation standard : 2 x 435CV
 Eau douce : 1000 l (approx.)
 Gasoil : 3200 l (approx.)
 Autonomie : 1300 miles (approx.)
 Autonomie à 10 nœuds : environ 1300 milles
 Prix de base du Queensland 55
 (moteurs 2 x 435 HP – Volvo D6-435 Diesel) :
 environ 1 480 000 euros.



Le Queensland 55, bateau amiral de la gamme trawler, qui bénéficie de l'expérience acquise avec le Cumberland 46, propose tout ce que vous pouvez rêver trouver sur un bateau.

Doté d'une grande manœuvrabilité, grâce à ses deux moteurs et au couple de rotation, il possède toutes les caractéristiques et les qualités d'un véritable yacht avec, en plus, les particularités et les spécificités des trawlers Fountaine Pajot. Le Queensland 55 est capable d'absorber en douceur les vagues déferlant à une vitesse impressionnante, de couvrir des centaines

de miles en quelques heures, sans fatigue ni pour le bateau ni pour l'équipage, en plus d'une consommation de carburant très modérée.

Ce multicoque à moteur, nouveau vaisseau amiral de la flotte trawler, qui a tout pour satisfaire les clients les plus exigeants, s'annonce déjà comme un bateau de croisière luxueux.

En effet, le Queensland 55 est une véritable résidence flottante : immense carré regroupant l'espace salon, salle à manger, cuisine, espace navigation et une suite propriétaire immense, avec accès privatif, occupe l'ensemble d'une coque et deux très belles cabines invités et une autre, indépendante, destinée au skipper.

Il faut savoir que toutes les cabines sont en coursive et privatives avec de grands volumes de rangements, lits king size, et vue sur l'océan. Les espaces de détente extérieurs augmentent encore le sentiment de bien-être. Agrémentés d'un Fly-bridge géant de 35 m² environ, entre la cuisine extérieure, le carré, le bain de soleil et bien-sûr le poste de pilotage, les espaces se côtoient et s'harmonisent.

Côté atmosphère, les boiseries, les vaigrages et l'éclairage procurent une ambiance chaleureuse, raffinée et luxueuse.

Côté moteur, le 55, est doté de 2 moteurs Diesel Volvo D6-435 développant 20kw (435 ch) à 3500tr/min, 6 cylindres en ligne, 2 hélices fixes, des tableaux de contrôle et des commandes électriques au poste de navigation et sur le flying Bridge, et plein d'autres équipements performants.

Avec toutes les caractéristiques et les qualités d'un véritable yacht, ce catamaran bénéficie des spécificités des trawlers Fountaine Pajot qui lui permettent d'éviter tout roulis en mer ou au mouillage. En plus, il s'annonce d'une grande manœuvrabilité grâce à ses deux moteurs et au couple de rotation, tout en maintenant une consommation réduite de 40% grâce à une surface mouillée optimisée !

SPA *et bien-être*

U Spa Barrière *un temple où se ressourcer*

Imaginez un temple hellène dédié à Hygie, déesse grecque de la santé, de l'hygiène et du bien-être et qui, selon la mythologie, est aussi la créatrice des bains publics. Le U Spa Barrière est ce lieu unique où l'imaginaire devient réalité.

Le U Spa Barrière est un univers où le blanc et la lumière règnent en maître. Le blanc est omniprésent, le sol, le mobilier, la banque d'accueil ainsi que les salons de détente aux profonds canapés, les coussins, les bougies, les serviettes et les tentures sensuelles, en voile blanc vaporeux, créant des jeux de lumières. Au-dessus de vous, le ciel bleu de Marrakech. Un plafond constitué d'une immense verrière qui permet au soleil d'entrer à profusion. Par-ci, par-là, des touches de couleurs constituées par le vert des plantes ou des pétales de roses rouges, ainsi que par les carafes de jus d'oranges fraîchement pressées, les théières argentées ou encore l'ivoire des colonnes en tadelakt incrustées de mosaïque gris perle. Une ambiance de luxe épuré, rehaussée par les luminaires créés par un empilement de coupes martelées et dorées à la feuille d'or. Tout, ici, invite à un voyage sensoriel dans un monde de détente et de bien-être.

Le U Spa Barrière déploie ses mille deux cents mètres carrés entièrement dédiés au service de ses visiteurs pour leur procurer relaxation et plaisir. On vous y accueille avec une première expérience, le plateau des senteurs, aux parfums de l'Orient, avec le jasmin, la fleur d'oranger, la verveine, l'ambre



et le musc, qui servira de guide à votre thérapeute pour la détermination de votre programme de soins. Sous les longs bassins et la verrière centrale, une exceptionnelle lumière naturelle incite à profiter du parcours d'aquagym, le tout premier parcours aquatique de Marrakech ou, selon votre humeur, à tester la salle de fitness aux équipements de musculation et d'entraînement cardiovasculaire de toute dernière génération. Pour poursuivre le périple, un passage au hammam avec ses rituels traditionnels de façon à préparer la peau à la dernière partie de ce voyage constitué par le massage.

Le U Spa a mis au point, pour vous Messieurs, un programme de soins exclusifs prenant en compte les spécificités de l'homme. Pour débiter, un massage du corps baptisé « Massage oriental pur désert ».

Un vent d'ailleurs souffle sur ce massage du corps. Inspiré de la vie des hommes du Sahara, ce soin combine une gestuelle contrastée de mouvements toniques et doux ainsi qu'une alternance de sensations fraîches et chaudes.

Pour le visage, « L'essentiel des hommes »

Pour retrouver équilibre et dynamisme, la peau de l'homme doit être traitée avec indulgence et efficacité. L'huile d'argan mélangée à l'Aloe Vera apporte fraîcheur et apaisement pour un visage net et lumineux.

Un massage déstressant du visage vous plonge dans un état de bien-être total. Après ce soin, on vous enveloppe dans un chèche parfumé qui vous est offert.

Tous les produits et accessoires utilisés ont été mis au point par la société « Les Sens de Marrakech ». De cette rencontre est né un spa chaleureux et sensuel qui permet de vivre des émotions intenses.

MONTRÉS

OMEGA

SPEEDMASTER COAXIAL

Lancée il y a déjà un demi-siècle, la fameuse Moonwatch qui a accompagné les astronautes jusque sur la lune, se dote aujourd'hui d'un calibre Co-Axial ! Cadran noir, aiguilles typiques de la Moonwatch et tachymètre noir gravé sur la lunette, la nouvelle version présente également quelques caractéristiques qui lui sont propres.

Le chronographe Speedmaster Omega Co-Axial possède un boîtier de 44.25 mm de diamètre façonné dans de l'acier inoxydable. Ce modèle, aux aiguilles blanches vernies et au cadran noir biseauté comprenant des éléments imprimés en blanc, est disponible sur un bracelet de cuir noir ou en acier inoxydable.

Ce chronographe à roue à colonnes se distingue par les aiguilles des compteurs 12 heures et 60 minutes de sa fonction chronographe, placées ensemble sur un même compteur situé à 3 heures. Cet arrangement bien connu des aiguilles, qui reprend la disposition habituelle des aiguilles des heures et des minutes du cadran principal, permet une lecture intuitive des temps affichés par le chronographe. L'aiguille centrale des secondes du chronographe et une petite seconde permanente située à





Côté boîtier, cette nouvelle pièce, qui affiche une taille très contemporaine, est disponible en acier, en or orange 18 carats ou en platine. Avec ce chronographe, Omega montre encore une fois qu'elle est la réincarnation même du classicisme, de la robustesse et de la fiabilité !

9 heures complètent l'ensemble.

Les deux poussoirs contrôlant les fonctions de chronographe fonctionnent de manière totalement indépendante, de sorte que le mécanisme du chronographe est protégé, même en cas de manipulation erronée.

Le mouvement possède également une fonction de fuseau horaire permettant à l'utilisateur d'ajuster l'aiguille des heures sans influencer la marche de l'aiguille des secondes, un avantage particulièrement prisé par les voyageurs.

Ce nouveau chronographe Speedmaster présente un boîtier décaissant d'un concept unique : son verre saphir inrayable présent du côté cadran de la montre se dédouble pour doter le fond du boîtier d'un verre similaire. Ce dernier, avec son traitement antireflet, révèle parfaitement la beauté du mouvement.

ACCESSOIRES

Le top, effet couleurs

Cette saison, messieurs, on se la joue couleurs très estivales ! Même si les formes restent basiques et chics, avec une touche de motifs à carreaux, fleuris...

Sac en cuir gris et noir, Lanvin, 11900 DH.
Mocassins marron, Lanvin, 3500 DH.
Jean vert, Cortefiel, 1199 DH.
Ceinture rouge, Cortefiel, 389 DH.
Chapeau panama, Lanvin, 3200 DH.
Lunettes Vondusch, chez Kerato, 1800 DH.



Serviette de plage, Paul & Shark, 2690 DH.

Lunettes blinde, Kerato, 3000 DH.

Maillot short rouge blanc bleu, Paul & Shark, 1420 DH.

Polo rouge blanc bleu, Paul & Shark, 2140 DH.

Chapeau en papier gris, Springfield, 239 DH.

Tongs en cuir blanc, Paul & Shark, 1130 DH.





Maillot short motifs fleurs, Paul & Shark, 1630 DH.
Polo piqué rose, Cortefiel, 449 DH.
Tongs motifs fleurs, Springfield, 149 DH.
Casquette en toile grise, Cortefiel, 389 DH.
Lunettes violettes, Pepe Jeans, chez Kerato, 1000 DH.

EVENEMENT

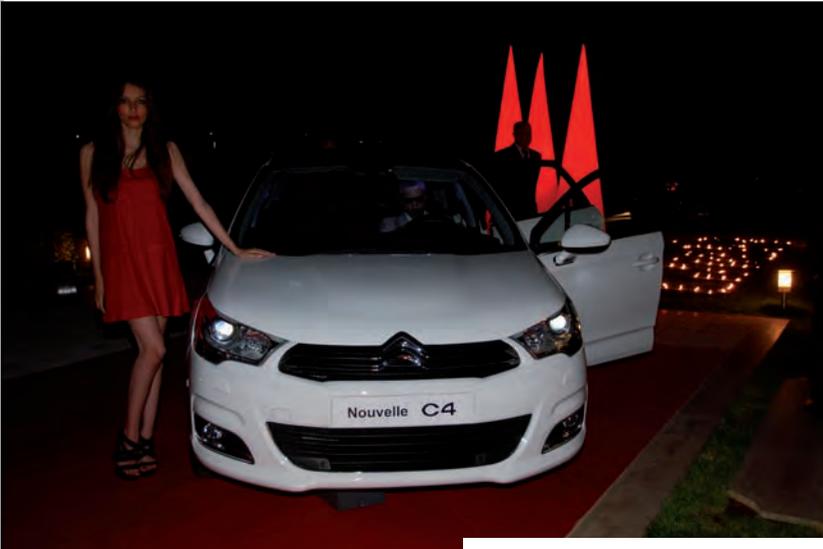


7 MAI 2011



MERCEDES TROPHY





26 AVRIL 2011



LANCEMENT DE LA C4



SPORT *d'Élite*LE GRAS SAVOYE
GRAND
STEEPLE-CHASE
DE PARIS

Depuis 1874, date de sa création, le Gras Savoye Grand Steeple-Chase de Paris est devenu une course légendaire. Rassemblant les meilleurs chevaux steeple-chasers âgés de cinq ans et plus, montés par des jockeys venus du monde entier, elle est devenue la référence en matière de courses d'obstacles. Retour sur l'histoire de cette course.

Les courses d'obstacles trouvent leur origine dans les défis que les cavaliers se lançaient autrefois, souvent entre les clochers (steeple) de deux villages. Créé en 1874, le Grand Steeple Chase de Paris propose un rendez-vous de référence pour ce type d'épreuve, sélective au point que, lors de sa première édition, seuls cinq chevaux ont franchi la ligne d'arrivée, sur les dix-huit alignés au départ. En fait, cette course se voulait la référence française par rapport à son homologue britannique « Grand National Steeple-Chase », disputée sur l'hippodrome d'Aintree, près de Liverpool, depuis 1839. Depuis sa création, la distance de l'épreuve et le nombre d'obstacles n'ont cessé d'évoluer, afin de préserver la rigueur légendaire du parcours.

En 1999, Gras Savoye, premier courtier français en assurances,



associe son nom à la compétition. Le désir de visibilité conduit naturellement l'assureur à s'impliquer dans le domaine hippique où il déploie particulièrement son activité à travers sa filiale Gras Savoye Hipcover. Chaque année, ce sponsoring se double d'un parrainage au profit d'une association différente, impliquée dans la recherche médicale.

Le Grand Steeple Chase s'adresse à des champions de plus de cinq ans, pur-sang ou membres d'associations d'éleveurs et de propriétaires de chevaux, qui doivent démontrer, tout comme les jockeys qui les montent, de solides qualités d'endurance et d'adresse. La distance et le nombre d'obstacles, après avoir varié, ont été fixés, dès l'année 1981, à 5800 mètres et 23 obstacles. La course, qui dure un peu plus de sept minutes, offre un spectacle particulièrement « haletant ». La Rivière des Tribunes, large de 5,50 m et haute de 1 m, réserve une vue privilégiée sur les exploits des « steeple-chasers ». Quant au Rail-Ditch and Fence, appelé aussi « Juge de paix », large de 4,10 m et haut de 1,60 m, il constitue un obstacle théâtral et décisif, d'autant qu'il survient aux trois quarts de la course après d'intenses efforts et réclame aux chevaux un saut d'une longueur de 8 m, le jockey devant user



Les obstacles naturels comme les dunes ou les pins ont été conservés et utilisés avec ingéniosité par l'architecte pour offrir aux golfeurs un large panel de difficultés. Le parcours de 27 trous du Golf de l'Océan nécessite cependant de maîtriser un grand nombre de coups.

de tout son talent pour faire respirer son cheval et lui impulser l'élan nécessaire au franchissement de cet obstacle !

Auteuil, nommé « Temple de l'obstacle », a vu cette épreuve consacrer de prestigieux champions. Neuf chevaux ont remporté plusieurs fois l'épreuve, dont deux à trois reprises.

Disputée cette année le dernier dimanche de mai sur le mythique hippodrome d'Auteuil, c'est l'épreuve-reine du hippisme, mais aussi la plus dure et la plus incertaine.

À la clé, outre la gloire, une cagnotte de 382 000 euros que se partagent jockey, entraîneur et propriétaire et, bien sûr, le privilège de figurer dans le palmarès du Grand Steeple-Chase de Paris !

Cette année, Gras Savoye soutient l'Institut Pasteur en lui reversant le montant total des entrées. Cette fondation étudie les maladies infectieuses et les micro-organismes qui en sont responsables, mais aussi certains cancers et pathologies génétiques. Par ce geste généreux, le monde hippique participe également à la course contre la maladie. Une autre façon de démontrer que santé et sport peuvent toujours s'associer !

GASTRONOMIE

Le Français

DE LA MAMOUNIA

Le talent n'attend pas...
 C'est à son second Guillaume Monjuré que Jean Pierre Vigato, le Chef au deux étoiles du restaurant Apicius à Paris, a confié la direction du restaurant « Le Français » de la Mamounia.

29 ans et déjà 15 ans d'expérience, c'est le profil atypique de Guillaume Monjuré. Il quitte l'école à 14 ans pour un apprentissage qui le conduira dans des maisons de plus en plus prestigieuses comme de Bricourt le restaurant d'Olivier Roellinger à Cancale, une des tables préférées du Président François Mitterrand. Jean Pierre Vigato, le chef prestigieux aux deux étoiles du restaurant Apicius, le découvre. Guillaume reconnaît que c'est la chance de sa vie : « Mr Vigato a une grande importance dans ma vie tant professionnelle que personnelle. C'est un peu mon papa en cuisine. Un matin, il m'a proposé de prendre la direction du Français de la Mamounia ».

Ici règne l'esprit d'Apicius : une carte principale permanente et une carte de suggestions qui varient à chaque repas. « Chaque client à l'impression de manger quelque chose qui a été préparé pour lui ». La carte principale, c'est les plats de Mr Vigato qui sont revisités en fonction des produits locaux avec plus de légumes car le climat s'y prête et surtout la qualité des produits marocains que ce soit les fruits et légumes ou les poissons et crustacés.

La cuisine de Guillaume, il la qualifie lui-même de « bourgeoise revisitée et allégée ». Il affectionne une cuisine goûteuse,

traditionnelle avec une pointe de modernité mêlant les saveurs de façon originale. Le ton est donné dès la mise en bouche avec une bisque de langouste à la crème fouettée au parfum de chocolat. Son plaisir, l'association terre – mer, «le côté terroir avec le côté iodé me plaît beaucoup». Laissez vous emporter par son thon en sashimi et foie gras poêlé, sauce aigre douce au gingembre mariné, ou le poivré du gingembre rehausse la douceur du foie gras. La farandole continue avec la sophistiquée soupe au pistou avec sa queue de langouste ou encore le gaspacho aux six variétés de tomates avec ses grosses langoustines. Les amateurs de viande découvriront avec plaisir l'agneau de l'Atlas en plusieurs cuissons, la côtelette grillée, le filet en navarin minute, la souris en cromesquis et la panoufle cuite longtemps. Vous ne serez pas au bout de vos surprises et de vos émotions gustatives avec la carte des desserts. Une mention spéciale pour « le potager », coulis de tomates et poivrons rouges servis glacés, écume de fraises et huile d'olive. Ce dîner aura été une vraie symphonie où tous vos sens sont exacerbés. A cela, il faut ajouter un cadre agréable aux teintes chaleureuses, à l'intérieur ou en terrasse pour l'été, un éclairage doux, une ambiance détendue, des tables élégantes et joliment dressées viennent agrémenter un service discret et efficace où les plats s'enchaînent harmonieusement.





CIGARE



Puro d'oro.



NOUVELLE SÉRIE DE CIGARES DAVIDOFF

Vingt ans après le lancement des premiers cigares Davidoff provenant de la République Dominicaine et dix ans après celui de la série Millenium Blend, les aficionados peuvent se réjouir de l'arrivée de la dernière nouveauté de Davidoff, le Puro d'Oro

«Puro d'Oro» est la première série de Davidoff dont le mélange de tabacs provient entièrement de République Dominicaine. Tripe, sous-cape et nouvelle cape Yamasa sont fabriqués sur l'île.

Tout commence en 1996, lorsque Hendrik Kelner, responsable Davidoff sur place, rêvait d'un cigare constitué exclusivement de tabac dominicain. Autrefois, la fabrication des cigares nécessitait l'importation des capes. Il commença alors à chercher et à développer dans la République Dominicaine des variétés de tabac convenant mieux à la fabrication des capes que celles qui étaient cultivées sur l'île. Le développement d'une telle semence a été réalisé aux alentours de Barrero, dans la vallée de Cibao, région traditionnelle de culture de tabac.

«Puro d'Oro» est la première série de Davidoff dont le mélange de tabacs provient entièrement de République Dominicaine.

Plusieurs années après, en 2003, la graine d'une variété Criollo a été plantée à Yamasa, région où les conditions sont beaucoup plus propices qu'à Barrero. Le sol des champs de tabac se caractérise en effet par une composition chimique et physique différente. Son pH est plus bas, ce qui confère au cigare un arôme exceptionnel où se mêlent des notes de café et d'épices qui perdurent.

Au bout de sept générations, le croisement le plus prometteur était enfin prêt pour les semis. Une fois en terre de Yamasa, la nouvelle semence a produit



Au bout de sept générations, le croisement le plus prometteur était enfin prêt pour les semis

une cape d'une qualité exceptionnelle : la cape Davidoff Yamasá.

Après la récolte, les capes sont séchées pendant des mois dans des «ranchos» spéciaux à Yamasá ; elles fermenteront encore longtemps avant d'acquérir une couleur sombre et une texture rustique à l'aspect brillant et huileux. Ces capes sont ensuite stockées pendant plusieurs années dans des balles et amenées à maturation.

Ensuite, on passe à la finition... Torsadé de la tête, avec une élégante bague dorée entourant une cape au bel éclat, ce cigare fait carton plein !

La série Puro d'Oro est emballée sous cellophane et commercialisée en quatre formats différents : Deliciosos, Magnificos, Notables et Sublimes. Suivant leur format, les mélanges de tabac varient de «moyen» à «corsé» et séduisent par leur goût intense et équilibré.

IMMOBILIER

LES JARDINS DE L'Océan

VOUS N'Y SEREZ
CERTAINEMENT
PAS DESPERATE !

Prestigieux site résidentiel à Casablanca, les Jardins de l'océan, avec ses jardins verdoyants, sa vue imprenable sur l'océan Atlantique et son lac artificiel d'eau douce, allie luxe, charme et authenticité. S'étalant sur quatre hectares, c'est aussi la possibilité d'agréables balades en bateau et autre pédalo.

Le projet conçu par le Groupe Palmeraie Développement se distingue par une architecture d'inspiration andalouse, une vue imprenable sur l'océan, une boutique-hôtel 5 étoiles, plusieurs restaurants, un Pitching Put, un lac et la plage privée « Nikki Beach Casablanca » -petit frère du club de Marrakech- et, cerise sur le gâteau, le plus grand centre de bien-être et de remise en forme au Maroc.

Le projet reste fidèle à la philosophie du groupe portant sur l'innovation et la créativité. En effet, les villas à trois, quatre et cinq chambres, sont spécialement conçues pour satisfaire les jeunes couples exigeants et désirant vivre dans un cadre idyllique. Avec des noms évoquant un côté andalou (Granada, Giralda, Cadix, Sevilla, Cordoba, Alhambra...), leur finition est





raffinée et les matériaux utilisés reflètent le souci artistique du constructeur. Une villa témoin, meublée par l'architecte d'intérieur dans un style à la fois cosu et contemporain, donne un avant-goût très révélateur: mobilier en bois césuré, chaises médaillons, grands miroirs et une dernière touche artistique avec des tableaux de peintres marocains. Dans la cuisine équipée, des meubles en laque rouge et crème et dans la lingerie, un lave-linge et un sèche-linge. La pièce principale est divisée en trois espaces. D'abord, un salon marocain rehaussé d'un plafond en cèdre, un deuxième salon, imprégné d'une touche d'authenticité et dont la cheminée, donnant sur la terrasse, diffuse toute la chaleur nécessaire en hiver, et enfin, un troisième espace abritant un coin salle à manger qui jouxte la cuisine. La cour intérieure, source de lumière naturelle pour le salon, comporte une fontaine andalouse en zelliges et des orangers, promesse d'une atmosphère agréablement embaumée. Les salles de bain, en marbre d'Espagne et au sol chauffant, sont équipées de douche et de baignoire.

La chambre principale donne sur la piscine privée, alors que les

autres offrent une vue imprenable sur la mer. S'étalant sur une superficie de 40 hectares, le site est évidemment un lieu de détente à part entière. Mais pas seulement, puisqu'il dispose d'une clinique de chirurgie esthétique et d'un Spa, gérés par le Groupe portugais Malo Health Group, qui ne dénote pas dans cet écrin paradisiaque situé sur la route de Dar Bouazza. En fait, il s'agit d'un complexe polyvalent haut de gamme -le premier du genre au Maroc- alliant médecine du bien-être, soins prédictifs et préventifs et formation.

Au final, loin du stress de Casablanca, les Jardins de l'Océan sont un bout de paradis sur Terre, un vrai Resort, propice à la Dolce Vita, à juste quelques kilomètres de la métropole.

HI-TECH *Nouveautés*

DTV Shredder

Segway 4x4 !!!

Vous rêvez de faire du jet-ski mais il vous manque un détail, à savoir la mer ? Pas de problème !

Ce petit engin plutôt cool, mix entre le skateboard, le tank et le scooter des mers donc. Le DTV Shredder pèse 80 kg et est capable de grimper à 48 km/h grâce à son moteur 200 cc de 15 chevaux et de tracter jusqu'à 600 kg, évoluer sur des pentes de 40 degrés d'inclinaison et en plus il est télécommandable. Il tire sans problème une petite remorque et peut même tracter un 4x4 !

Le DTV Shredder est un étrange véhicule à destination de l'armée américaine qui mélange à la fois Skateboard, mini-tank et Segway. Muni de deux chenilles comme un mini-char, il comporte une plateforme de skate pour mettre ses pieds et un guidon vertical comme sur un Segway. J'oubliais : il est tout-terrain, ca va de soi...

L'appareil sera disponible l'été prochain en échange d'un joli petit chèque de 2 500\$.

Futur joujou à la mode ?



Seagate GoFlex Satellite Le 100% sans fil

Inspirée des lignes générales, du style et des coloris propres à l'univers du constructeur britannique Aston Martin, un petit retour sur cette superbe collection de meubles « Aston Martin Interiors » imaginée par le designer italien Fabio Luciani. Comprenant d'ores et déjà un fauteuil ainsi qu'un splendide canapé au design sobre et minimaliste



ΕΟΛΕ

Montre éolienne

S'il venait à être commercialisé, Eole, ce concept de montre à «éolienne» imaginée par Julien Moise, devrait impressionner l'entourage des premiers propriétaires. Mais passé le côté «décalé», la montre montre rapidement ses limites ... Pour connaître l'heure, il faut naturellement souffler à fond sur l'hélice de façon à générer assez d'énergie pour que l'écran numérique affiche l'heure. Un peu épuisant à la longue.



Phonofone III Designostalgique...

Un support en bois qui transforme votre iPhone en bon vieux radio-réveil. Ajoutez à celui-ci l'application Fliptime (qui le transforme en horloge et calendrier de bureau) et vous vous réveillerez en 1996. A une différence près : vous ne pourrez pas l'éteindre en tapant violemment dessus.

Prix : 35 dollars



Rollei iTele

Accessoire indispensable des paparazzi de Cupertino, ce mini Téléobjectif 8x est entièrement démontable, il se glissera aisément dans votre sac et vous accompagnera partout. Livré avec un mini trépied, le Rollei iTele s'impose comme l'accessoire incontournable de l'été 2011.



ÉVASION *de rêve*



SILVERSTONE CIRCUIT

Préparez vos valises, ce mois-ci, nous vous emmenons sur le circuit historique de Silverstone, qui se place parmi les plus emblématiques au monde. En effet, depuis plus de soixante ans, ce circuit accueille chaque année le Grand Prix de Grande-Bretagne de Formule 1.





La British attitude

Le circuit de Silverstone existe depuis 1948. Situé sur une ancienne base aérienne, le Royal automobile Club avait alors obtenu des autorités militaires de l'époque l'autorisation d'utiliser les pistes de l'aérodrome pour organiser des courses automobiles. En 1948, Silverstone accueille sa première course, le Grand Prix de Grande-Bretagne de Formule 1. Aménagé à la va-vite sur des pistes où, à l'origine, s'envolaient et atterrissaient des avions ainsi que sur les routes bordant la base aérienne, le tracé présentait un important problème de sécurité dans la mesure où les concurrents étaient amenés à se croiser sur une piste scindée en deux par des bottes de paille.

À partir de 1949, il a été décidé d'abandonner les pistes d'aviation pour se concentrer sur la portion extérieure du circuit. C'est donc un tracé remanié qui accueille le GP de Grande-Bretagne en 1949, puis en 1950, en tant que manche inaugurale du tout nouveau championnat du monde de F1.

En 1955, Silverstone perd l'exclusivité de l'accueil du Grand Prix de Grande-Bretagne, qu'il doit partager avec le tracé d'Aintree, près de Liverpool, jusqu'en 1962, puis avec celui de Brands Hatch, jusqu'en 1986. Mais après un grave accident, Silverstone reprend les commandes, en tant que siège exclusif du British des Grand Prix.

Ce circuit historique accueille les férus de l'automobile dans le cadre de plusieurs activités. Vous pourrez ainsi profiter de la meilleure expérience qui puisse vous arriver. Ainsi, conduire une Ferrari, une Lamborghini ou encore une Aston Martin ne sera plus un rêve ! Vous pourrez enfin réaliser ce à quoi vous aspiriez depuis bien des années tel qu'apprendre à conduire dans une Renault Mégane 250, avant de vous mettre derrière le volant de votre supercar et de



tester l'un des plus célèbres Sportcars. Même après avoir retiré votre casque, vous entendrez toujours le son du véhicule vrombir dans votre esprit ! C'est en effet une expérience qui nous laisse durant un bon moment sur les nuages !

Autre test sur ce circuit, le monoplace. Eh oui, combien de fois avons-nous envié les pilotes de F1 installés dans leurs beaux véhicules ! Profitez donc de votre présence au Silverstone Circuit pour ressentir l'un des moments les plus passionnants de la F1. Après un petit briefing sur les techniques de conduite, vous pourrez enfin franchir le pas et laisser libre cours à vos envies au volant d'un monoplace !

Et si vous avez la chance d'avoir votre propre Sportcar, le circuit vous offre la possibilité de tester ses performances ; vous n'aurez donc plus à douter de ce que votre voiture peut bien faire, vous aurez tout loisir de vous exprimer et de vous lâcher dans un track day avec d'autres gentlemen drivers, tous autant attirés que vous par la vitesse, la performance et la quête de cette montée d'adrénaline si propice pour raviver et entretenir leur passion pour les voitures de course !

Alors, pas encore prêt pour vous envoler au Silverstone Circuit ? Pour ma part, je commence déjà à faire mes valises, vous m'y accompagnez ? Pensez à vous organiser en groupe, c'est encore plus amusant de faire partager son plaisir avec les gens cultivant la même passion. Avec un peu de chance, vous pourrez peut-être aussi assister à l'un des événements les plus importants de la course automobile : le fameux Formula 1 Santander Grand Prix qui se déroulera du 8 au 10 juillet 2011 !





Pour plus de renseignement sur les activités proposés par le Silverstone Circuit, vous pouvez consulter le site officiel : <http://www.silverstone.co.uk/>



ART

par Antoine Delmas

Benoît Montet

Né le 25 Février 1968.

Icônes d'une société de consommation en devenir dans l'Amérique des années 40-50, les voitures de Benoît Montet semblent dominer l'espace de la toile, le structurer. Tantôt stationnées massivement, occupant la scène, tantôt plus en retrait, laissant la part belle au contexte, les voitures incarnent cette vision moderne d'un monde qui s'élabore.

Ce goût pour les chromes rutilants, les lignes épurées, l'artiste l'acquiert dès son plus jeune âge, lorsqu'il joue avec les miniatures automobiles qu'il collectionne. Par la suite, l'attrait pour cette époque se transforme en véritable passion, et il l'étudie sous tous ses aspects : cinéma, histoire des arts, costumes...

A travers ses toiles, Benoît Montet s'attache à recréer ce climat si spécifique, travaillant à partir d'un ensemble de documents, pour la plupart photographiques. Ses œuvres dont la polychromie singulière proche du Technicolor n'échappera à personne, semblent autant de témoins de ces scènes mythiques, dignes du cinéma hollywoodien. Une fois le décor posé, les voitures prennent place dans ce cadre, récupérant toute leur splendeur.

Captures du temps qui a passé, les toiles restaurent le charme et la plénitude de ces époques. Et bien au delà de la restitution de ces ambiances particulières, Benoît Montet ranime le mythe du rêve américain, réinvente un contexte. Au sein de ces moments clés la voiture, à la fois protagoniste et élément structurant, récupère tout son sens. Égérie d'une époque, elle marque un passage dans l'Histoire, que Benoît Montet nous invite à contempler.

Benoît Montet est exposé en permanence à la Galerie Vitesse

GALERIE VITESSE

48 RUE DE BERRI
75008 PARIS
OUVERT DU MARDI AU SAMEDI DE 14 A 19H
TEL 00 33 (0)1 42 25 48 13
WWW.GALERIEVITESSE.COM
GALERIEVITESSE@GMAIL.COM



*Le restaurant
Huile sur toile*



Carnet d'adresses

STUDIO 14 HOMME

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

LANVIN

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

CANALI

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

BMW

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

KERATO

303, Bd.Ziraoui Casablanca
Tel : 05 22 49 27 39

GOLF PLUS

9, rue de la Convention,
Quartier Racine Casablanca
Tel : 05 22 36 32 77

ALAIN FIGARET

9, Rue Oumayma Sayah
Casablanca
Tel : 05 22 36 97 81

J.M Weston

9, Rue Oumayma Sayah
Casablanca
Tel : 05 22 36 97 81

TRES CONFIDENTIEL

27, Rue Ain Asserdaune CIL
Casablanca
Tel : 05 22 36 40 12

DIESEL

Rue Ali Abderazak Espace porte
d'anfa Casablanca
TEL : 06 60 12 20 61

HONDA

bd de la Corniche, Ain Diab
Casablanca
Tel : 05 22 797 840

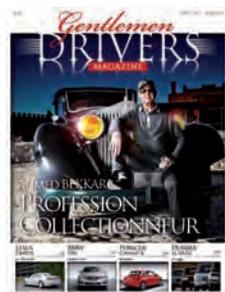
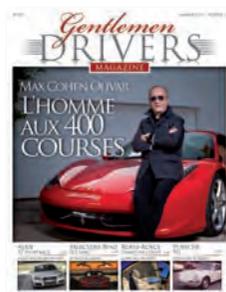
JAGUAR

316, bd Mohamed Zerkouni
Casablanca
Tel : 05 22 481 718

OPEL

Village Auto
Route de Bouskoura
Tel : 05 22 78 96 00

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour -

2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

gentlemendriversonline@yahoo.fr - gentlemendriversonline@gmail.com

Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



Par conviction.

La Nouvelle Panamera Diesel.

Il y aura toujours des sceptiques : « Des moteurs Diesel dans des voitures de sport ? Ça n'a pas de sens ! » Sport et économie seraient donc inévitablement antinomiques ? Nous préférons aller au delà de ces préjugés. Cela nous a même stimulé. Le défi était intéressant : allier berline haut de gamme et technologie Diesel, pour être naturellement efficace sur les longs trajets. Résultat : une voiture à la fois sportive et sobre. La nouvelle Panamera Diesel. Résolument Porsche.



PORSCHE

Centre Porsche Maroc
Centrale Automobile Chérifienne
84, Avenue Lalla Yacout
Casablanca
Tél. : 05 22 31 81 81
Fax : 05 22 31 97 12
Site internet : www.porsche.fr
e-mail : l.roix@porsche.ma



SHIFT_the way you move

NEW MURANO : ROULEZ FASHION



A partir de **499 000*** DH TTC

New Murano, c'est une touche de style dans son écran de sûreté. Fashion par ses protections latérales noires, sa sellerie cuir, son ordinateur de bord, son système audio à 11 haut-parleurs. Sûre et confortable grâce à ses sièges réglables électriques, sa climatisation bi zone, sa caméra de recul, ses pédales de conduite réglables avec mémoire... **New Murano**, et chaque voyage devient un moment de plaisir...



Photo non contractuelle

SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN - 111, route côtière, zone industrielle Est, Polygone 1 Zenata.

• **CASABLANCA** : Succ. Nissan My Ismail Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22 • **Succ. Nissan Zenata** Tél. : 05 22 34 14 61/50 - Fax : 05 22 35 17 14
• **Succ. Nissan Bouskoura** "Village Auto" Tél. : 06 61 86 50 32
• **AGADIR** : 05 28 22 07 07 • **BENI-MELLAL** : 05 23 42 26 23 • **BERKANE** : 05 36 61 03 90 • **EL JADIDA** : 05 23 35 35 46 • **LAÂYOUNE** : 05 28 89 43 34
• **MARRAKECH** : 05 24 30 10 08 • **MEKNÈS** : 05 35 55 00 96 • **RABAT** : 05 37 69 09 41 • **TANGER** : 05 39 94 19 99

* Hors frais d'immatriculation et peinture métallisée

Autres pages