

Gentlemen **DRIVERS** MAGAZINE



**PATRICK
PETER**
MARCHAND DE RÊVES

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



Fidelity By AXA
Valable pour les anciens
et les nouveaux clients AXA

Le vrai gagnant dans la vraie vie n'est pas le plus rapide, mais le plus prudent.

AXA récompense les conducteurs responsables

Avec AXA, votre conduite responsable et votre fidélité sont enfin récompensées. Grâce au programme « **Fidelity By AXA** », vous bénéficiez d'un capital fidélité qui augmente d'année en année, pour atteindre jusqu'à **5 000 Dh**, à faire valoir en cas d'accident.


Contactez votre conseiller AXA


Connectez-vous sur www.axa.ma


Appelez le 05 22 88 93 99

réinventons /
l'assurance auto



Édito



Ahmed Kseibati

Chers lecteurs,

Ce mois de mai a été rythmé par deux événements majeurs, qui ont propulsé l'automobile aux devants de la scène dans notre pays. Le premier est la manche marocaine du WTCC. Cette course marque une rupture avec ses devancières, puisqu'elle s'est déroulée sur le nouveau circuit Moulay El Hassan, qui gagne ses lettres de noblesse en devenant le premier circuit permanent du royaume.

Le second est l'avènement de la dixième édition de l'Auto Expo. S'inscrivant dans une conjoncture très favorable, cette grand-messe a été incontestablement un très bon cru, de l'avis des tous les importateurs.

L'automobile a également été en fête du côté du Lac de Côme en Italie, où le prestigieux concours de Villa d'Este a pris comme chaque année ses quartiers. Si l'événement a été étincelant par la beauté et la rareté des voitures exposées, le fait marquant a été l'octroi par l'UNESCO du statut de patrimoine de l'humanité à l'Alfa Romeo Giulietta S2 Zagato, du collectionneur Corrado Lopresto.

Malheureusement, ces célébrations ont été ternies par la terrible nouvelle du décès de Stéphane Galoustian, un grand ami, mais aussi un manager hors pair, qui a marqué d'une empreinte indélébile son passage à la tête de Renault Maroc. Que son âme repose en paix.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous donne rendez-vous au mois prochain, chers Gentlemen Drivers.



DU RÊVE ET DE L'INSPIRATION, JAILLIT L'HÔTEL ROYAL MANSOUR

Comme les mosaïques sublimes qui le décorent, il est une création de l'homme sur une terre de lumières. Il révèle une âme, celle du Maroc, où l'on sait voir la beauté en toutes choses. Elle fait battre le cœur, se révèle dans l'accueil et le partage, appelle à l'éveil des sens et au recueillement. Une grâce unique marque l'esprit du lieu : ainsi vous y vivrez un séjour où tout est dessiné dans le moindre détail, pour vous et ceux que vous aimez.



LÀ,
DEMEURENT
LES RÊVES,
NAISSENT
LES ÉMOTIONS



TEL.+212 (0) 529 80 80 80 www.royalmansour.com

ROYAL MANSOUR
MARRAKECH



中国的月份



LES APRÈS-MIDI TENTATIONS TOUS LES JOURS DE 15H30 À 18H00

SOMMAIRE JUIN 2016

MAGAZINE ART CONTEMPORAIN : GROS PLAN SUR **HUANG YONG PING** L'UN DES PLUS CÉLÈBRES ARTISTES CHINOIS LE VENDREDI 3 JUIN À 17H30 • MAGAZINE DESIGN: LUMIÈRE SUR DEUX CRÉATEURS CHINOIS QUI MONTENT : **LIU FENG** ET **SHAO FEN** LE LUNDI 6 JUIN À 15H45 • MAGAZINE MODE : **GUO PEI**, L'AMBASSADRICE INCONTESTÉE DE LA HAUTE COUTURE CHINOISE LE VENDREDI 10 JUIN À 16H00 • MAGAZINE VOYAGE : LA CHINE, HORS DES SENTIERS BATTUS LE LUNDI 13 JUIN À 16H15 • MAGAZINE AUTOMOBILE : LA CHINE MISE SUR LES VOITURES ÉLECTRIQUES LE VENDREDI 17 JUIN À 17H00 • MAGAZINE ARCHITECTURE : LA CHINOISE TOUCH INCARNÉE PAR **WANG SHU** LAURÉAT DU PRIX PRITZKER, LE NOBEL DE L'ARCHITECTURE LE LUNDI 20 JUIN À 17H15 • MAGAZINE GASTRONOMIE : LA CUISINE DU **SHANDONG**, LA BASE DE LA CUISINE IMPÉRIALE LE VENDREDI 24 JUIN À 17H45 • MAGAZINE HIGH-TECH : LES NOUVELLES TENDANCES DU MARKETING DIGITAL EN CHINE LE LUNDI 27 JUIN À 16H30 • MAGAZINE BIEN-ÊTRE : LE MASSAGE **TUI NA** : RÉ-HARMONISATION ÉNERGÉTIQUE CHINOISE LE JEUDI 30 JUIN À 16H45.

Sommaire

10 Motors

- 10/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
14/16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
18/23 **ActuEvenement** Auto Expo 2016 par Amal Razine
24/30 **ActuEvenement** Villa d'Este 2016 par Amal Razine
32/36 **ActuEvenement** Villa Erba 2016 par Amal Razine
38/41 **AutoConcept** Alfa Romeo Disco Volante Spyder TS par Youssef Bennour
42/47 **AutoException** McLaren 650 LT par Youssef Bennour
48/53 **AutoException** Lexus LS 500 h par Youssef Bennour
54/59 **AutoException** Porsche Boxter 718 R par Amal Razine
60/64 **AutoNouveauté** Mercedes SLC 43 AMG par Amal Razine



66 >75 Entretien du mois **Patrick PETER**

L'Alchimiste par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 76/83 **AutoLégende** Bristol : La doyenne des Ferrari par Youssef Bennour
84/85 **MotoException** Triumph Bonneville T120 par Lina Mouafak

86 L'Homme

- 86/87 **Montres** Cartier : Drive par Lina Mouafak
88/89 **Sport d'élite** SPI Ouest France by KIA par Lina Mouafak
90/91 **Cigare** Bolivar Belicosos FINOS par Antoine Dalmas

92 Lifestyle

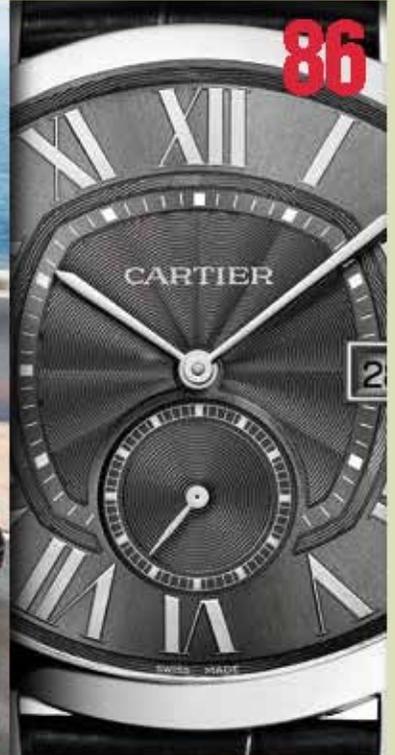
- 92/95 **Evasion** Autodromo Imola par Lina Mouafak
96/97 **Art** Daniel Picot par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendrivsmag.com

gentlemendrivsmagazine@yahoo.fr - gentlemendrivsmagazine@gmail.com - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



Décès de Stéphane Galoustian DG de Renault Commerce Maroc



Le secteur automobile au Maroc vient de perdre une figure de proue en la personne de Stéphane Galoustian, directeur général de Renault Commerce Maroc, décédé, vendredi 27 mai, dans une clinique de Casablanca. Il a rendu l'âme, alors qu'il venait de reprendre ses fonctions à Renault Maroc, après une période de convalescence, suite

à un AVC. Né le 5 mai 1954, de nationalité française, Stéphane Galoustian est entré chez Renault en 1981 et aura gravi tous les échelons sur le terrain avant de mettre le cap sur la Slovénie et ensuite l'Algérie, où il a passé sept ans comme DG de la filiale du constructeur français. Et c'est en octobre 2012 que Stéphane a pris les rênes de la filiale commerciale du Groupe Renault Maroc. Même souffrant, Stéphane Galoustian a tenu à être aux côtés des équipes de Renault Maroc, le 10 mai dernier, lors du tout récent salon de l'automobile « Auto Expo » à Casablanca. Travailleur émérite, il était passionné d'automobile et des marques du Groupe, dont il portait haut les couleurs.

Remise du chèque de la Route du Cœur 2016

C'est au siège de l'Heure Joyeuse qu'a eu lieu hier le traditionnel « Couscous du cœur » où ont été remis à Madame Leïla Chérif les fonds récoltés lors de la 23ème édition du Maroc Classic la route du cœur. C'est un chèque de 429.500 Dirhams qui a été remis cette année, cette somme provient de la contribution des Sociétés partenaires, des dons de particuliers et de la traditionnelle Tombola mettant en jeu billets d'avion, bijoux etc tous ioffets par de généreux donateurs. En 17 ans de partenariat, le Maroc Classic la route du cœur a pu remettre la somme totale et impressionnante de 8.865.881 Dirhams. Comme on peut le constater l'emploi de ces fonds est indiqué précisément année par année.

Cette entreprise au profit des actions sociales de l'Heure Joyeuse prouve à nouveau que l'Union fait la Force, elle démontre également que la traçabilité de l'utilisation des fonds récoltés est le meilleur moyen d'en assurer la pérennité.



Wafa LLD lance la semaine de l'auto d'occasion

Wafa LLD, filiale du groupe Attijariwafabank, leader multimarque de la location longue durée au Maroc, a reconduit son opération de vente de ses voitures d'occasion en fin de contrat. Cette annonce a été faite en marge de l'ouverture de son nouveau show room de vente de véhicules d'occasion, qui a été inauguré le 2 juin 2016. Dans ce nouveau show room de 3.000 m situé sur la route côtière Zénata, Wafa LLD exposera des véhicules d'occasion régulièrement entretenus selon les normes constructeurs, avec un kilométrage certifié et une expertise préalable.

Selon le loueur, la semaine de l'auto d'occasion tenue du 3 au 11 juin 2016 vaut le détour, puisqu'elle présente de nombreux avantages, notamment un large choix de véhicules récents et une gamme diversifiée, des véhicules de qualité, rigoureusement contrôlés et une possibilité de financement et d'assurance sur place.



Wafa Assurance signe sa nouvelle campagne institutionnelle

Wafa Assurance relifte sa campagne institutionnelle, traduite par sa nouvelle signature de marque « C'est simple d'être efficace », qui constituera désormais le fil conducteur du discours institutionnel du groupe. Simplicité et efficacité, deux mots dûment choisis pour exprimer l'ambition de Wafa Assurance d'être à la hauteur de ses assurés, mais également de ses collaborateurs et partenaires. L'assurance a fait le choix depuis sa création de faire de la simplicité sa devise, en facilitant l'accès à l'assurance, tout en continuant à diversifier ses offres et simplifier au maximum la gestion des contrats proposés.

Quant à l'efficacité, elle est également une valeur faisant partie de l'ADN du groupe, qui depuis toujours mise sur la réactivité et accorde un soin particulier à chacun de ses clients.

Pour renforcer cette nouvelle identité, le groupe a pris le parti d'accompagner son message par une égérie : Wafa. Ce nouveau visage féminin a pour vocation d'incarner l'engagement du groupe Wafa Assurance envers ses clients. Jeune, dynamique, moderne, Wafa devient donc le porte-parole officiel de la marque Wafa Assurance, personnifie davantage les services et produits proposés par le groupe.

Afin de poursuivre cette nouvelle démarche et dans le cadre de la nouvelle campagne, Wafa Assurance a également choisi de retravailler son logotype, devenu plus fluide, avec des couleurs accentuées pour exprimer l'esprit de convivialité et une meilleure visibilité.

Saham Assurance innove et lance Assur'Auto ww

Fidèle à sa stratégie d'innovation au service du client, Saham Assurance, continue de diversifier ses offres, tant en matière de couverture et de garanties qu'en matière de prestations de services. Ainsi, un nouveau service a vu le jour le 12 mai, qui donne accès à une multitude de services à des tarifs exceptionnels. Il s'agit d'Assur' Auto WW, qui comprend la couverture la plus complète du marché, composée de plus de 20 garanties au choix, de la Responsabilité civile à la Tous risques, une assistance premium offerte, un constateur sur place en moins de 30 minutes pour aider le client à remplir le constat, jusqu'à

14 jours de véhicule de remplacement, pouvant être livré au domicile ou sur le lieu de travail du client, une indemnisation très rapide en 1h30, grâce au check Auto express.

Par ailleurs, un programme de fidélité, Mazaya, permet de cumuler des points tout au long de l'année et de les utiliser pour réduire le montant de l'assurance automobile. Grâce à la carte Mazaya, le client profite également de réductions importantes chez des partenaires, comme Kitea, Cosmos ou encore Accor Hôtels.

SAHAM Assurance dévoile également une nouvelle solution innovante, connect Auto, connectant la voiture à une application mobile et permettant de visualiser la position exacte de la voiture en cas de vol ou d'oubli du lieu de stationnement et d'offrir une assistance nouvelle génération avec appel et envoi de la localisation précise en temps réel et alerte automatique en cas d'accident.

Palmeraie industries dévoile son plan stratégique 2020

Palmeraie Industries et Services, du groupe Palmeraie, a convié la presse, le 19 mai à Casablanca, pour présenter son plan stratégique CAP 2020. Créé en 2014, ce pôle s'active dans le secteur des mines, l'ameublement, l'agriculture ou encore l'éducation, en brassant un chiffre d'affaires annuel de 1,5 milliard de dirhams et en employant 3.000 personnes. Pour atteindre les objectifs 2020, Palmeraie Industries et Services va disposer d'une enveloppe de 3 milliards de dirhams d'ici 2020, avec à la clé la création de 3.000 emplois.

Parmi ses projets phares, il y a lieu de noter l'ouverture d'une usine Dolidol en Côte d'Ivoire en juin 2016 et le développement de l'activité automobile du groupe à travers la production de mousse et de feutrine à destination de l'usine Renault à Tanger.

Le groupe projette aussi un ancrage à Nouakchott en Mauritanie, à travers une usine pour le développement de l'industrie de la farine et de l'huile de poisson, et mettra l'accent sur la production des fruits rouges et des palmiers dattiers.

L'enseignement est un autre centre d'intérêt de ce pôle. Le groupe a d'ailleurs annoncé l'ouverture d'une nouvelle école "prochainement" à Rabat. Pour rappel, Palmeraie Industries et Services a déjà ouvert la première école belge du Maroc, en 2014 à Casablanca.

Enfin, Palmires, filiale la plus récente du pôle active depuis 2015 dans le secteur des mines, devrait être déployée en Afrique, une fois que le niveau d'expertise local le permettra.

Clio R.S. 16 Vedette à Monaco



Le Grand Prix de F1 de Monaco a été un rendez-vous spécial pour la marque au losange, puisqu'elle en a profité pour fêter les 40 ans de Renault Sport, mais surtout son grand retour en Formule 1. C'est donc dans ce contexte de célébration qu'a été présentée la Clio R.S. 16, qui intègre le moteur le plus performant de toute l'histoire des Clio R.S. En effet, la petite citadine s'est vue greffer le 2.0 turbo, qui développe 275 ch pour un couple de 360 Nm. Les équipes de Renault Sport devaient relever ce défi en un temps record. Emprunté à la Mégane R.S. 275 Trophy-R, il a fallu adapter la position du moteur, la boîte à vitesses et le système de refroidissement au gabarit de la Clio. Le design a donc été quelque peu revu, pour présenter une carrosserie plus large de 60 mm, un passage aux roues de 19" et un regard plus agressif à travers l'éclairage additionnel LED R.S. VISION, en forme de damier. Bien évidemment, la couleur choisie, ne pouvait être autre que le jaune Sirius avec des touches de noir, comme clin d'œil aussi à la monoplace R.S. 16 de Renault Sport Formula One Team.

Ferrari 458 Speciale One off

Si son nom indique déjà qu'elle est spéciale, il semblerait que cela ne soit pas assez pour un client qui a demandé à Ferrari de lui en fabriquer une à son goût et du coup, encore plus spéciale. Chez Ferrari, les désirs de ses clients sont des ordres et pour les exécuter avec brio, ce sont les équipes du centre de style de la marque à Fiorano qui s'y collent. Pour ce modèle sur commande, la carrosserie a subi quelques modifications pour présenter des flancs retouchés, des bas de caisse encore plus distinctifs, des prises d'air latérales différentes, une poupe qui a bénéficié d'un soin particulier pour se distinguer davantage. Pour ce qui est de la signature lumineuse, les équipes du cheval cabré ont emprunté les phares avant et arrière

de la 458 GTB. Dévoilée dans une carrosserie ton Bianco Italia, elle porte les couleurs du drapeau italien sur le capot avant et une partie du toit. Sous le capot, pas de changement puisque ce modèle unique reprend la motorisation de la 458 Speciale, à savoir le V8 4.5 l de 605 ch et un couple de 540 Nm.



Formule 1 Grand Prix de Monaco

C'est sur une piste détrempée et derrière la voiture de sécurité qu'a démarré le dernier Grand Prix de Monaco de Formule 1. C'est l'Australien Daniel Ricciardo pour Red Bull, qui est parti en pole position, après avoir dominé les qualifications, mais malheureusement à cause d'une erreur de son équipe, il a perdu la 1ère place en faveur du Britannique Lewis Hamilton, au volant de Mercedes. Le Britannique a fait une course parfaite et ne s'est arrêté qu'à une seule reprise pour changer de pneus, ce qui lui a permis de creuser l'écart avec l'Australien qui, lors de son deuxième passage au stand, a constaté que son équipe n'était pas prête. Sur la 3e marche du podium, on retrouve le Mexicain Sergio Pérez de Force India. Grâce à cette victoire à Monaco, la première cette saison, Hamilton est désormais à 24 points de son coéquipier Rosberg, qui a fini 7e lors de cette manche, mais qui est toujours à la tête du championnat du monde.



TOUS CONNECTÉS POUR PLUS D'INTERACTIVITÉ



ALD Automotive, Leader de la Location Longue Durée de véhicules au Maroc, place l'expérience utilisateur au coeur de sa stratégie digitale.

Portail web, Application mobile, ALD net... des solutions innovantes destinées aux gestionnaires de parc et aux conducteurs.

Pour une expérience conducteur pas comme les autres !

www.aldautomotive.ma

LET'S DRIVE TOGETHER



Ford Séries spéciales Le Mans



Il y a 50 ans, Ford a mis fin au règne de la Scuderia Ferrari aux 24 Heures du Mans, grâce à un triplé historique de la GT40. En effet, la firme américaine, qui s'est imposé en 1967, 1968 et 1969, a réussi à laisser une belle empreinte dans le sport automobile. C'est donc à cette occasion que Ford a lancé une série spéciale 50th Anniversary sur les modèles de la gamme Performance. En tout, ce sont 200 véhicules qui ont vu le jour. Il s'agit de 50 Fiesta ST, 50 Focus ST, 50 Focus RS et bien évidemment 50 Mustang. Tous ces modèles seront facilement identifiables puisqu'ils sont tous proposés dans une livrée noire avec des bandes Racing grises, en hommage à la GT40 MKII N°2 de Bruce McLaren et Chris Amon. Pour se distinguer davantage, chaque modèle a droit à un badge « 50th anniversary », qui vient orner sa poupe, ainsi qu'à une plaque exclusive à l'intérieur. Pour ce qui est des motorisations, les modèles sont équipés des moteurs EcoBoost les plus performants de la marque.

Aston Martin/Red Bull Une Hypercar en préparation

En mars dernier à Melbourne, Aston Martin a annoncé sa collaboration avec l'écurie de Formule 1 Red Bull pour mettre au point une hypercar à laquelle a été donné le nom de code « AM-RB 001 ». Ce nouveau bolide comme l'a indiqué le CEO de la firme Britannique serait une voiture compacte conçue à partir de la fibre de carbone et de l'aluminium. Cette hypercar venue d'ailleurs a déjà eu l'occasion de dévoiler ses lignes à une clientèle plus que privilégiée lors d'un weekend à Monaco dans un lieu tenu secret. Selon le Financial Times ce n'est pas la

version finale qui a été dévoilée puisque les livraisons ne devraient démarrer qu'à fin 2018. Pour davantage d'exclusivité, Aston Martin a révélé qu'elle favoriserait les commandes des propriétaires de One-77 et Vulcan. En effet, alors qu'à peine 100 unités sont prévues, la marque préférée de James Bond a déjà reçu plus de 200 demandes. Cet acharnement pour s'adjuger un exemplaire de l'hypercar réussirait presque à faire oublier son prix de vente qui vient d'être dévoilé et qui s'élève à 3,3 millions d'euros.



Hyundai Motor Sang Yup Lee chez Genesis



Hyundai Motor vient de nommer le designer de renommée mondiale, au poste de vice-président du design au sein de Hyundai Design Center. L'ancien chef du Design extérieur avancé de Bentley, sera en charge de la stratégie et de la direction de conception, mais aussi de la conduite de l'innovation du design intérieur et extérieur, ainsi que de la couleur et des matériaux de Hyundai Motor et Genesis,

tout cela en collaboration bien évidemment avec le senior vice-président Luc Donckerwolke. Le designer coréen a su se faire remarquer dans l'industrie automobile mondiale. Diplômé du département de sculpture de la Hongik University en Corée et de l'Art Center College of Design en Californie, il a commencé sa carrière en tant que designer automobile au sein de la maison Pininfarina, pour rejoindre par la suite le Porsche Design Center. Celui qui a participé à des projets tels que le concept Camaro Concept, qui s'est transformé en Bumblebee dans le film Transformers ou encore le concept Corvette Stingray, qui préfigurait les lignes de la dernière Chevrolet Corvette, a également travaillé pour le Groupe Volkswagen en tant que designer en chef, en charge des marques Volkswagen, Audi, Porsche et Lamborghini.

SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA

LE SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA CÉLÈBRE
LE NEW FRENCH ART DE VIVRE ET VOUS FAIT LA
PROMESSE D'UN SÉJOUR PIÉD DANS L'EAU
EXCEPTIONNEL

ROUTE DE SERIFA - 93200 M'DIA TETOUAN - MAROC
HB215@SOFITEL.COM | TEL. : +212 539 716 200

MY MAGNIFIQUE VOYAGE



La Suite Plage

Life is Magnifique in Tamuda Bay!



Le Marché des Saveurs



Le So Spa



SOFITEL
HOTELS & RESORTS

OPENING SOON | L'ADRESSE ARTY-CHIC DE LA MOROCCAN RIVIERA

INSTALLÉ SUR LA PLUS BELLE PLAGE DE LA MÉDITERRANÉE MAROCAINE, LE SOFITEL TAMUDA BAY BEACH & SPA DÉVOILE SON CONCEPT ARTY-CHIC. CHAQUE UNIVERS FAIT VIVRE L'EXPÉRIENCE GLAMOUR DE LA MOROCCAN RIVIERA : DÉJEUNER À LA VOILE BLEUE, VIRÉE EN YACHT AU LARGE DES CÔTES DU ROYAUME... LA JOURNÉE S'ENCHAÎNE AVEC UN SOIN SO SPA. SON CHARMÉ SE RÉVÈLE ENCORE À LA TOMBÉE DE LA NUIT, DANS SON AMBIANCE RAFFINÉE OÙ LA FÊTE AU SO BEACH & NIGHT LOUNGE EST À SON APOGÉE. DÉCOUVREZ NOS MAGNIFIQUES ADRESSES DANS PLUS DE 40 PAYS SUR

WWW.SOFITEL.COM  

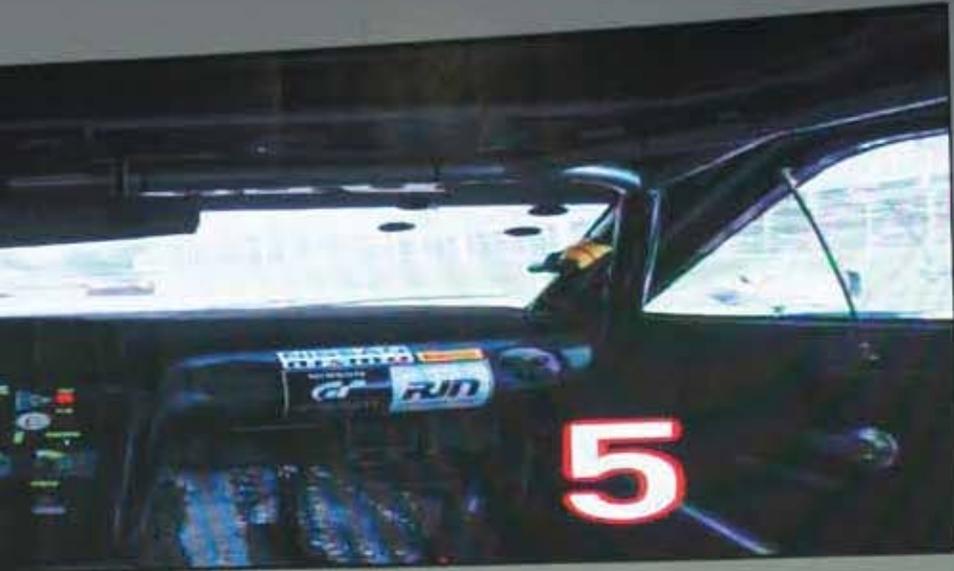
Actu événement

par Ahmed Kseibati
Photos : Hocam Zemmam

Auto Expo 2016

Festival de nouveautés





Actu événement

par Ahmed Kseibati



Comme on s'y attendait, l'Auto Expo a confirmé la bonne santé du marché automobile marocain. Cette grand-messe a réussi à drainer le chaland comme le confirment les chiffres de l'AI'VAM. Côté chiffres, il n'y a guère de surprise puisque Dacia caracole toujours en tête des ventes puisqu'elle a totalisé 17400 transactions durant les cinq premiers mois de l'année

(+22% par rapport à 2015) et a profité de l'effet Auto Expo pour booster ses ventes en réalisant sa meilleure performance au mois de mai avec 4295 livraisons. Renault arrive en deuxième position avec 6434 ventes (en progression de 45% par rapport à 2015) et a réussi lors du mois de mai à doubler sa performance par rapport au mois précédent (2024 contre 1135 unités





vendues). En troisième position arrive Ford qui a réussi à doper ses ventes de 70% avec 6173 unités écoulées en 2016 contre 3634 en 2015. Lors du mai, elle a réussi à vendre 2046 voitures contre 1029 au mois d'avril. A noter la performance exceptionnelle de KIA dont la stratégie commerciale agressive semble donner ses fruits. Ainsi, la marque coréenne a réussi à booster

ses ventes de 212% durant les cinq premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2015 en réalisant 1536 ventes contre 492. Ici encore, l'effet de levier de l'auto expo a été également patent puisque le mois de mai est le meilleur et de loin avec 495 unités écoulées.



Actu évènement

par Ahmed Kseibati



S'inscrivant parfaitement dans cette tendance générale très positive, les marques premium ont également réussi à bien tirer leur épingle de jeu durant le mois de mai. Et c'est Jeep qui tient le haut du pavé avec 391 unités livrées, ce qui a favorablement impacté son résultat des cinq premiers mois de l'année 2016 qui est ressorti à 892 ventes contre 382 une année auparavant.

(+133%). La deuxième meilleure performance du mois de mai revient à BMW avec 384 transactions. Celle-ci a réussi à doper ses ventes de 31% lors des cinq premiers de 2016 en totalisant 1087 livraisons. En troisième position, pointe Mercedes avec 312 ventes et un résultat sur la même période en progression de 30% (1044 Vs 805). Loin derrière arrive Audi qui a réussi





à réaliser 224 transactions mais ses ventes durant les cinq premiers mois de l'année n'ont connu qu'une légère hausse de 2,6% (763 Vs 744). Bonne opération également pour Jaguar qui a vendu 59 voitures durant le mois de mai mais c'est sa performance sur les cinq premiers mois de l'année qui reste exceptionnelle avec des ventes en progression de 250% passant de 42 en

2015 à 147 en 2016 !!! Enfin Porsche a également profité du Salon pour écouler 22 unités lors du mois de mai. Ses ventes durant les cinq premiers mois de 2016 ont progressé de 27% en passant à 90 contre 71 une année auparavant.



par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar



VILLA D'ESTE

LAGO DI COMO



LA DOLCE VITA

Comme chaque année depuis le lancement de notre magazine, le Concours d'élégance de la Villa d'Este est un rendez-vous incontournable que l'on attend avec impatience. Depuis 1929, les modèles les plus prestigieux et exclusifs se donnent rendez-vous sur les rives du Lac de Côme. C'est l'un des rares événements automobiles où les prototypes les plus modernes côtoient les modèles les plus classiques, qui sont souvent en compétition pour remporter le titre tant convoité de la voiture la plus élégante de l'édition. Mais il faut dire qu'au-delà du concours, c'est surtout l'occasion de retrouver tous les grands noms du design automobile, dont vous avez pu découvrir l'histoire de certains d'entre eux sur nos pages. Cette édition, à l'instar des années précédentes, nous avons pu assister aux ventes aux enchères des maisons Sotheby's et RM Auctions, durant lesquelles les modèles italiens se sont distingués, comme toujours, à l'instar de Ferrari dont 17 véhicules de collection ont été vendus.



S'il y a bien un endroit au monde où la concentration d'élégance automobile par mètre carré est aussi élevée, c'est bien la Villa d'Este. Les plus beaux véhicules de la planète se divisent en 3 catégories pour espérer régner face à leurs rivales. Dans la catégorie

historique, si le public a voté pour la Lancia Astura qui a, notamment, remporté le Tour d'Italie automobile en 1934, le jury présidé par Lorenzo Ramaciotti, dont vous avez pu découvrir le portrait dans notre numéro de Mai 2014, a choisi de primer la Maserati A6 GCS





de 1954. Ce modèle qui fait partie de la Collection Destriero, a fait son apparition au Salon automobile de Paris en 1954. Equipé d'un 6-cylindres Formula 2 qui développe 190 ch, le modèle présenté à la Villa d'Este est considéré comme étant le plus original des 4 GCS

jamais construites. Dans la catégorie des Concept cars et Prototypes, une belle brochette de véhicules modernes se sont disputés le titre. Le public a pu apprécier de près la Bugatti Vision GranTurismo, que les adeptes des jeux





vidéos ont pu découvrir sur GranTurismo 6, avant que le prototype ne soit présenté au Salon de Francfort l'année dernière. Mais bien évidemment, ses lignes préfigurent le futur modèle de la marque, qui devrait prendre la relève de la Veyron. Également en lice, la

Mazda RX-Vision a redonné espoir aux adeptes de la marque, qui croient dur comme fer au retour des moteurs rotatifs. Pininfarina a présenté son prototype à hydrogène nommé H2 Speed, qui a fait ses débuts au Salon de Genève. Le bolide de course, qui est animé par





un moteur à hydrogène, pourrait être le pionnier dans la nouvelle ère des voitures de compétition. Toujours dans cette même catégorie, Aston Martin et Zagato ont choisi de présenter leur nouvelle collaboration à la Villa d'Este. Après la V12 VantageZagato en 2011,

aujourd'hui les deux grands noms de l'automobile ont dévoilé au grand jour la VanquishZagato Concept, qui attirait tous les regards dans son irrésistible robe rouge. Si elle s'est inspirée de la Vanquish, elle revendique des lignes qui lui sont propres, grâce à



Actualité événement



une carrosserie en fibre de carbone, qui a permis aux équipes de Zagato d'en faire un concept unique. Bien qu'annoncé comme se rapprochant du modèle final à 80%, l'Alpine Vision Concept visait le titre de prototype. Depuis sa renaissance, la marque Alpine a beaucoup fait parler d'elle. Alors que son nouveau modèle devrait arriver en concessions en 2017, elle est présente sur tous les fronts. La sportive biplace qui a été dévoilée pour la première fois à Monte Carlo, où la marque a triomphé pendant de longues années, a tous les atouts pour revivre le succès d'antan. Mais celle qui s'est distinguée dans cette catégorie c'est l'Alfa Romeo Disco Volante Spider, version décapotable de la Disco Volante présentée en 2013 au Salon de Genève. Cette œuvre du carrossier italien Carrozzeria Touring Superleggera s'est basée sur la 8C pour en fabriquer à peine 7 unités, de manière complètement artisanale. Si on dit que nul n'est prophète en son pays, il semblerait tout de même que les constructeurs italiens le soient sur leurs terres.

Mais en marge du concours, s'il y a un modèle qui a réussi à attirer les regards, c'est sans conteste la BMW 2002 Hommage Concept. La marque bavaroise a créé la surprise, en présentant ce concept-car pour célébrer les 50 ans de la Série 02 et plus précisément le modèle turbo 2002, d'où son nom. Plus agressif, il compte notamment sur des jupes latérales plus larges, des passages de roues proéminents et un diffuseur avant en fibre de carbone. C'est à travers ce modèle que BMW retrace 50 ans de son histoire.

Une fois encore, nous avons eu l'occasion de vivre d'incroyables moments sur les rives du Lac de Côme, où les passionnés de tout âge ont l'occasion de

rencontrer les auteurs d'œuvres d'art roulantes. Le Concours d'élégance de Villa d'Este porte bien son nom et c'est avec impatience que nous attendrons la prochaine édition.



RÉVOLUTIONNEZ VOTRE EXPÉRIENCE DE LECTURE



SAMSUNG
Galaxy

Vos magazines préférés à portée de main avec Papergarden exclusivement sur Samsung Galaxy Apps

par André Lecolton
Photos: Ivesy, Terminal

Villa Erba

Portes ouvertes au rêve



A large crowd of people is gathered on a green lawn in front of Villa d'Este. In the foreground, three men in dark jackets are talking. To the left, a vintage black car with license plate 'NDU 420' is visible. A red vintage car is parked in the middle ground. The background features tall evergreen trees and a clear blue sky. The text is overlaid on the right side of the image.

Alors qu'à la Villa d'Este, ce sont principalement les professionnels du secteur et les collectionneurs de renommée qui sont conviés, Villa Erba ouvre chaque année ses portes au grand public, pour qu'il puisse admirer de très près des véhicules qui ont marqué l'histoire de l'automobile. Cette année, les visiteurs ont eu droit à une belle surprise, puisque BMW a décidé d'exposer juste devant l'entrée de la Villa, les concept cars rendant hommage aux modèles du passé, avec le concept 2002, présentée cette année, en porte-étendard.









VoitureAuMaroc.com

Votre Voiture Vous Attend!

BENTLEY



Continental 2010 Casa Particulier

Essence 38 CV V12 80 000 kms Automatique GT Sport soft close système de suspension pneus neufs entretien Bentley Casablanca sièges cuir

1 000 000 dhs - 06.61.44.20.48

FERRARI



488 2011 Rabat  Particulier

Essence 16 000 kms 26 Cv Boite automatique V8 importée neuve ordinateur de bord sièges cuir électriques chauffants vitres teintées phares xénon

Prix Non précisé - 06.11.34.42.76

PORSCHE



Cayman 2014 Rabat Particulier

Essence 19 Cv 20 000 kms V6 boîte tip-tronic couleur gris foncé Toutes options Prix neuve 1 500 000 MAD vitres teintées ordinateur de bord jantes Alu xénon

920 000 dhs - +17187908855

PORSCHE



Cayenne 2012 Casa Particulier

Diesel 150 000 kms 12 CV boîte Automatique gris foncé V6 importé neuf 1ère main entretien maison sièges cuir électriques chauffants à mémoire xénon bi-xénon led

490 000 dhs - 06.61.15.20.47

MERCEDES



CLA 2015 Casablanca  Particulier

Diesel 2400 kms 9 CV V4 220 Cdi Pack AMG 1ère main jantes alu ordinateur de bord volant multi-fonctions régulateur de vitesse xénon clim automatique

435 000 dhs - 06.61.84.37.33

AUDI



A5 2012 Rabat Particulier

Diesel 89 000 kms 12 Cv V6 Boîte à vitesse Tip-Tronic Gris Foncé 3.0 Tdi Quattro sièges électriques sports semi-cuir bi-xénon jantes alu 18" radar recul

280 000 dhs - 06.68.64.05.40

JAGUAR



XF 2011 Casablanca Particulier

Diesel 63 000 kms 12 CV boîte automatique V6 1ère main sièges cuir électriques chauffants jantes alu 19" xénon finition bois keyless go radar de recul

320 000 dhs - 06.61.20.02.09

PORSCHE



Cayenne 2007 Casa Particulier

Essence 100 000 kms 28 CV V8 boîte automatique 4x4 pack Turbo 1ère main entretien maison toit panoramique jantes alu 21" dvd gps xénon bi-xénon

230 000 dhs - 06.61.15.20.47

AUDI



Q5 2010 Casablanca Particulier

Diesel 52 000 kms 12 CV V6 Boîte automatique 3.0 Tdi toutes option intérieur cuir volant multi-fonctions rétroviseurs rabattables sièges cuir

285 000 dhs - 06.60.58.53.58



DISCO VOLANTE SPYDER

ŒUVRE SCULPTURALE

Pour fêter ses 90 ans, la Carrozzeria Touring Superleggera a dévoilé au dernier Salon de Genève une nouvelle déclinaison découvrable de son concept Disco Volante, présenté en 2012.









Au niveau du design, cette version Spyder reprend les lignes du concept car en configuration coupé, elles-mêmes fortement influencées par l'Alfa Romeo C52 Disco Volante de 1952. Ainsi, le Spyder conserve cette forme si particulière de soucoupe volante et gagne même en caractère, une fois rangé le panneau en fibre de carbone qui sert de toit dans le coffre arrière. D'autres détails esthétiques ajoutent à l'élégance et au dynamisme de la ligne, à savoir la surface vitrée latérale taillée dans le prolongement des fuselages, qui partent des appui-tête jusqu'à la poupe, ainsi que les bossages impressionnants de la poupe de cette Disco Volante Spyder. En guise de couvre-chef, ce concept opte pour un toit « en dur », composé de deux panneaux en carbone, pesant seulement 3,5 kg.

Arborant une jolie livrée bleue « Blu Ceruleo » (ciel bleu), la Disco Volante Spyder s'offre un gabarit généreux : 4,62 m de long, 2,03 m de large et 1,31 m de haut. Reposant sur le châssis de l'Alfa Romeo 8C, elle embarque sous son capot le bloc V8 4,7 litres de 450 ch déjà présent dans la Disco Volante Coupé, un mélodieux V8 4,7 d'origine Maserati à la sonorité envoûtante. Ses 450 ch et son couple de 480 Nm permettent à cette sculpture roulante de passer de 0 à 100 km/h en 4,8 s, avant de pouvoir atteindre 292 km/h en pointe.

Il y a lieu de noter enfin que cette Alfa Romeo Disco Volante Spyder se prédestine déjà à devenir un rare objet de collection, puisqu'il n'en sera produit que sept exemplaires seulement. Avis aux amateurs très fortunés !

McLaren**675 LT****MIEUX SANS TOIT !**

Dans le monde des supercars, il est de coutume qu'après le lancement du Coupé, le Spider lui emboîte le pas. Tradition tout naturellement respectée par McLaren, qui enlève le haut à son Coupé radical 675LT. Alors que des spyshots circulaient sur les sites spécialisés avant la présentation, le Spider britannique a été officiellement dévoilé pour le plus grand bonheur du public et de sa future clientèle, qui devra faire vite pour pouvoir prétendre à l'un des 500 exemplaires annoncés. Le Spider, qui en impose à travers des lignes taillées, impressionne surtout par ses performances. Des chiffres qui, à leur simple lecture, vous donnent la chair de poule.







McLaren semble, à chaque fois, repousser les limites, pour offrir à sa clientèle des modèles plus puissants, plus sportifs, plus agressifs et qui défient toute logique. En si bonne voie, le constructeur britannique ne semble pas près de s'arrêter. La dernière version à faire parler d'elle, est bien évidemment la 675LT Spider. Restant fidèle aux lignes du Coupé, le Spider les réinterprète, pour mieux les adapter à son identité. Son regard, unique, est toujours aussi agressif, annonçant d'emblée ses intentions. Le capot bien marqué, avec un centre plongeant, donne naissance à des flancs avant proéminents, mais harmonisés avec le reste de la silhouette. Situé au-dessous du pare-chocs avant, le proéminent splitter avant en fibre

de carbone canalise l'air plus efficacement. De profil, son aérodynamisme prend toute son ampleur et se distingue dans la catégorie des supercars. Optant pour le même toit rigide escamotable que le 650S, il est aussi impressionnant avec ou sans. Il peut être ouvert jusqu'à 30 km/h, une ligne marquant chacun des sièges, lui conférant l'agressivité et la sportivité qu'il revendique. L'arrière est à l'image du reste, imposant, sportif et agressif, entre le becquet, les sorties d'échappement et les feux à la fois simples et élégants.

Tout comme le Coupé, l'habitacle du Spider 675LT, construit autour du pilote ne fait que confirmer davantage la vocation de ce véhicule. Les deux sièges



baquets avec coque en fibre de carbone ultralégère, revêtus d'alcantara, ont été empruntés à la McLaren P1, garantissent un confort et un support inégalés, sans ajouter de poids, bien au contraire, puisque le Spider a même perdu 100 kg par rapport au 65S Spider et 40 kg par rapport au 675LT Coupé. Pensant au conducteur, les équipes de McLaren lui offrent en même temps un toit à l'isolation irréprochable, mais en même temps la possibilité de profiter des rugissements du V8, grâce à une lunette arrière qui s'ouvre indépendamment. Mais bien évidemment, c'est la partie technique du Spider qui impressionne le plus. En effet, alors que le 650S paraissait déjà se rapprocher de la perfection, le 675LT s'en rapproche davantage. Il a eu droit à des

voies élargies, des suspensions affermies, un appui aérodynamique renforcé et des pneus spécifiques, à savoir les Pirelli Trofeo-R. Tout comme le Coupé, il est propulsé par le V8 3.8 litres, qui développe 675 ch et un couple de 700 Nm. Son moteur bi-turbo et sa boîte robotisée à double embrayage et à 7 rapports, lui permettent d'expulser le 0 à 100 km/h en 2.9s, le 0 à 200 km/h en 8.1s et d'atteindre une vitesse de pointe de 326 km/h.

Ces caractéristiques feront que les 500 exemplaires prévus s'envoleront en un claquement de doigts, comme cela a été le cas pour le Coupé. Grâce au 675LT Spider, McLaren prouve une nouvelle fois qu'il cherche à offrir à sa clientèle une expérience de circuit adaptée à leur quotidien dans un milieu urbain.

Cylindrée : 8 cyl Inj multipoints Turbo
Puissance : 675 ch à 7100 tr/min
Couple : 700 Nm à 5000 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1230 kg
Dimensions : 4,54/2,09/1,18 (L/l/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : 330 l
Pneumatiques : 235/35 R19

Performances globales

Vitesse max : 330 km/h
0 à 100 : 2,9 s
Consommation : 11,8 l/100
Autonomie : -- km





Motors

Auto Exception

par Amal Razine



LC500H

SPORTIVE ÉCOLO



Conformément à la tradition Lexus, le sublime coupé LC 500 a droit à une déclinaison hybride, censée être plus économe et plus respectueuse de l'environnement. Au menu, un V6 moins polluant, épaulé par un bloc électrique, ainsi qu'une excentrique double boîte à vitesses.







Quand on évoque le coupé Lexus LC500 h présenté au dernier Salon de Détroit, on se rappelle immédiatement du sublime concept car qui s'en inspire, à savoir le LF-LC. Au Salon de Genève, l'on avait déjà droit à sa déclinaison hybride, un créneau qui semble réussir au constructeur nippon. En effet chez Lexus, chaque modèle a sa version hybride.

Esthétiquement, la robe de la version 100% thermique est reconduite sur l'hybride. Ainsi, angles tranchants et arêtes vives sont au menu. Le caractère et les proportions du concept sont conservés, avec cette calandre typique à Lexus, agressive à souhait, en étant entourée des optiques en tête de flèche habilement sculptées. Le chrome est bien présent sur la proue comme au niveau de la poupe, pour souligner l'harmonie entre les formes convexes et concaves. La singularité du style découle aussi d'un pare-brise

très incliné, de la prise d'air dans le bas de caisse, d'un épaulement très prononcé et du langage formel de la poupe. Les montants partiels de la lunette arrière donnent l'impression d'un pavillon flottant. Livré de série en verre, celui-ci pourra être en fibre de carbone en option. Le côté sportif est prononcé par l'adoption de jantes spécifiques, avec une version 20 pouces en aluminium coulé ou une version 20 ou 21 pouces en aluminium forgé, au choix.

Il est à noter par ailleurs que des efforts ont été déployés dans le sens d'une réduction du poids de la voiture, afin de gagner en agilité et en performances. À cet effet, les ingénieurs ont fait appel à un capot et à des ailes avant en aluminium, à des panneaux de portes montés sur une structure en fibre de carbone, à un couvercle de coffre en matériau composite carbone et verre, à des tourelles de suspension avant en



Cylindrée : V6
Puissance : 295 ch à 6 600 tr/min
Couple : 350 Nm à 4900 tr/min
Transmission : ---

Poids et mesures

Poids à vide : 1865 kg
Dimensions : 4.76/1.92/1.34 (L/l/h)
Réservoir : 66 l
Volume coffre : 330 l
Pneumatiques : 245/40 R 20

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4,9 s
Consommation : 5,9 l/100
Autonomie : 517 km





aluminium, à un pavillon en fibre de carbone ou encore à des jantes en alliage forgé.

En parfaite osmose avec le standing extérieur du coupé Lexus, l'intérieur respire le grand luxe, matérialisé par du cuir cousu main, de l'alcantara, un combiné d'instrumentation digital face au conducteur et une planche de bord accueillant des matériaux laqués, dans le même style de ceux du coupé RC-F.

Au niveau des équipements, le nouveau « Lexus

Multimedia » est mis en place, afin de rendre plus fluide et plus rapide l'interface graphique. Côté hifi, le LC 500 propose un dispositif Mark Levinson ou, en option, Pioneer Prestige.

Enfin côté sécurité, la Lexus LC 500h fait aussi le plein de technologies, notamment avec le récent Lexus Safety System+, regroupant des systèmes de sécurité active permettant de prévenir ou d'atténuer les collisions. Reposant sur une caméra et un radar à ondes millimétriques, il comprend la sécurité pré-



collision, avec identification des piétons, un régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au maintien dans la file ou encore la gestion automatique des phares.

Sous le capot, la version hybride ne récupère pas le V8 5.0 atmosphérique de 477 ch de la version thermique et le remplace par un V6 essence de 3,5 litres et 295 chevaux, épaulé par un bloc électrique de 44,6 kW et des batteries placées derrière les sièges arrière. La puissance totale atteint alors 354 chevaux. Selon le constructeur, l'exercice du 0 à 100 km/h devrait être expédié en moins de 5 secondes. La consommation,

elle, est logiquement maîtrisée, grâce au mode hybride et affiche une valeur mixte de 5,9 l/100 km.

Mais la grande nouveauté de ce modèle est bien évidemment le système hybride multi-étage, dont le but est d'accentuer la sportivité et le plaisir de conduite. Il s'agit concrètement de l'ajout d'une seconde transmission dans la ligne moteur, qui consiste en une boîte à vitesses automatique à quatre rapports. Et via une savante combinaison mécanique et électronique, le conducteur profitera de 10 rapports virtuels. Selon Lexus, cette technologie offrira des sensations de conduite dignes d'une sportive.



PORSCHE
BOXTER 718 R
LESS IS MORE





Cette phrase ne s'applique plus uniquement au monde de la mode. Dans le secteur automobile, tous les constructeurs ont succombé à la vague du downsizing et alors que les sportives semblaient résister, les puristes ont reçu le premier coup de massue quand la Porsche 911 a abandonné son moteur atmosphérique, au profit d'un bloc biturbo. Si cela a été une révolution, Porsche ne s'est pas arrêtée là et pour se conformer aux normes, d'autres modèles de sa gamme ont dû faire leurs adieux au fameux flat-six, qui a fait rêver tant de générations. Le dernier en date, a été le 718 Boxster S. La firme allemande ne s'en est pas seulement tenue au changement de motorisation, puisque les équipes ont également travaillé sur une évolution du design extérieur et sur quelques modifications dans l'habitacle. Il a également droit à une nouvelle appellation, qui rend hommage à la 718 RSK de 1953, qui était aussi animée par un 4-cylindres.

Cylindrée : 4 cyl Inj Turbo
Puissance : 350 ch à 6500 tr/min
Couple : 420 Nm à 1900 tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1430 kg
Dimensions : 4,37/1,80/1,28 (L / I / H)
Réservoir : 64 l
Volume coffre : 275 l
Pneumatiques : 265/35 ZR 20

Performances globales

Vitesse max : 285 km/h
0 à 100 : 4,6 s
Consommation : 10,7/8,1/6,5 l/100
Autonomie : --- km



S'il y a bien un chiffre qui accompagne ce Boxster de Porsche, c'est bien le 4. En effet, 4 ans après le lancement de la type 981, c'est la 4e génération qui fait aujourd'hui son apparition, dont la grande nouveauté est sans conteste son 4-cylindresturbo. Il faut dire que la firme de Stuttgart n'avait pas d'autres alternative face aux normes de Bruxelles, que d'abandonner son mythique flat-six, mais les modèles de la marque n'en perdent en aucun cas leur essence. La sportivité et la performance sont toujours à l'ordre du jour et à en juger par les chiffres annoncés par la marque, le Boxster S fera encore de l'ombre à ses concurrents. Depuis son lancement, les lignes du Boxster ont su séduire le public au fil des ans. À coup de subtiles changements, le roadster allemand a évolué pour afficher aujourd'hui une silhouette spectaculaire, moderne, sportive et à l'aérodynamisme plus qu'étudié. Comme pour la génération précédente, le roadster se distingue par ses lignes structurées et ses formes expressives. Avec une silhouette basse et surtout plus

large, l'allemande se veut agressive et cette impression est accentuée davantage par les entrées d'air tout en horizontal, mais aussi par les nouveaux blocs optiques encore plus expressifs, avec leurs feux de jour à LED intégrés. De profil, le 718 Boxster S fait appel à des lignes d'une fluidité extrême, pour diriger les flux d'air vers les imposantes prises d'air latérales, qui en disent long sur ses intentions. Pour garder une silhouette harmonieuse et pour respecter la tradition, il a droit à une capote en tissu, qui peut être refermée jusqu'à 50 km/h. Mais c'est à l'arrière que la 4e génération rompt avec son passé, à travers des feux plats qui s'animent

en 3D de l'intérieur et les 4 points des feux de stop encadrant les feux de position horizontaux. Pour que la poupe ait plus d'envergure, les designers ont opté pour une baguette de parement. Bien évidemment, la sportive qu'elle est ne pouvait se passer de l'aile, qui se déploie automatiquement à partir de 120 km/h. À l'intérieur du 718 Boxster S, vous vous sentez en parfaite harmonie avec l'esprit de la marque. Pour plonger ses occupants dans une ambiance sportive, le roadster allemand fait appel à un tableau de bord épuré, mais à l'ergonomie bien au point, afin que le conducteur puisse se concentrer sur la route. Pour



que l'expérience de conduite soit parfaite, la console centrale montante a rapproché le nouveau volant sport, qui s'inspire de la 918 Spyder, du levier de vitesse. Le conducteur se retrouve face à 3 cadrans ronds. Comme sur les autres modèles de la marque, c'est le compte-tours qui est au centre et le nouveau Boxster a aussi droit à un écran couleur de 4,6". Pour ce qui est du multimédia, il est difficile de croire que les clients seront déçus par le Porsche Communication Management (PCM), avec son écran tactile multipoints de 7". Le 718 Boxster S compte également sur son généreux espace de rangement pour convaincre ses

clients, puisqu'il a droit à 2 coffres et que le moteur est placé à 30 centimètres derrière le conducteur.

Et c'est justement ce moteur qui fait le plus parler de lui. Tout comme la 718 à son époque, la 4e génération du Boxster fait appel à un moteur 4-cylindres à plat mais, qui, cette fois, pour un souci de performances s'est fait greffer un turbo. Développant 350 ch et un couple de 420 Nm, il peut être couplé à la fameuse boîte PDK. Cette combinaison permet au 718 Boxster S de pulvériser le 0 à 100 km/h en 4,4 s pour afficher une vitesse maximale de 285 km/h.

Faisant évoluer son modèle à travers les générations, sans jamais créer de rupture, Porsche a réussi à faire du Boxster une référence dans sa catégorie. Portant aujourd'hui le chiffre symbolique 718 en hommage à son ancêtre, il se veut moderne, sportif, dynamique et surtout plus respectueux de l'environnement. Comme quoi on peut toujours s'amuser en respectant les normes (Euro 6).



Motors

Auto Exception

par Amal Razine

Mercedes-Benz

SLC 43 AMG

MOINS CARACTÉRIEL





Les passionnés regretteront certainement la sonorité envoûtante et la noblesse du V8 du SLK 55, car son remplaçant, le SLC 43 AMG, lancé au dernier Salon de Genève, a cédé aux sirènes du downsizing. Ainsi, le nouvel opus se contente d'un six cylindres bi-turbo, qui reste néanmoins dans le coup côté performances.



Lancé en 2011, le coupé-cabriolet allemand passe aujourd'hui par la case restylage de mi-carrière et s'offre carrément un changement de nom. Il s'appelle désormais SLC. Mais ce changement ne s'accompagne pas d'une vraie rupture avec l'ancienne génération. Le SLC conserve en effet la base mécanique de l'ancien SLK, avec quelques ajustements notables au niveau des optiques et de la calandre. Sur la version la plus sportive en l'occurrence, la 43 AMG, les boucliers s'élargissent plus que jamais et nous avons rendez-vous avec des étriers de freins rouges, des sièges sport, des inserts en carbone sur le tunnel central, ainsi qu'avec le sigle « AMG », apposé sur les ailes avant. Un Pack Sport Black AMG (en option) intégrant

des éléments stylistiques finition noir brillant est par ailleurs proposé, pour ceux qui souhaitent personnaliser davantage leur véhicule. Il est à noter enfin que le toit en dur nécessite 20 secondes pour se déployer et une vitesse inférieure à 40 km/h.

En revanche, le changement est moins évident à l'intérieur. Ainsi, l'habitacle reçoit quelques améliorations par rapport au SLK, sans que l'ergonomie générale ne soit chamboulée pour autant. La vraie nouveauté est le système d'infotainment, qui embarque les dernières évolutions technologiques de la marque. Et comme à son habitude, la finition générale flatte la vision et le toucher. La version Mercedes-



AMG ajoute un volant paré d'alcantara et embarque le Dynamic Select, permettant de choisir entre les modes de conduite Efficiency, Confort, Sport et Sport+. Autre détail esthétique marquant qui atteste de la sportivité exacerbée du modèle, les surpiqûres contrastées rouges. Sur la sellerie cuir Nappa Etendu proposée en option, on les retrouve également sur la planche de bord et les bas de glace, associées à un revêtement cuir haut de gamme. Enfin, le combiné d'instruments AMG offre une parfaite visibilité et fournit au conducteur toutes les informations essentielles dont il a besoin.

Au rayon équipements, notons une kyrielle de gadgets, garantissant une sécurité de conduite quelles que

soient les conditions de roulage. On peut citer l'Adaptative Brake avec fonction Hold et système d'aide au démarrage en côte, le frein de stationnement électrique, ainsi que l'Active Brake Assist, qui est un système de prévention des risques de collision, avec freinage d'urgence assisté.

Au chapitre mécanique, la version SLK 43 troque donc le V8 5.5 litres atmosphérique de l'ancien SLK 55 AMG pour un V6 3.0 litres bi-turbo de 367 chevaux, pour un couple de 520 Nm, disponible dès 2.000 tr/min. Il rend ainsi 55 chevaux et 20 Nm à l'ancien V8, malgré la suralimentation. Mais il arrive quand même à tenir tête au gros bloc, grâce à une excellente vigueur à bas et

Cylindrée :	V6 biturbo
Puissance :	367 ch 5.500 tr/min
Couple :	520 Nm 2.000 tr/min
Transmission :	---

Poids et mesures

Poids à vide :	1595 kg
Dimensions :	4,13/1,85/1,30 (L/l/h)
Réservoir :	70 l
Volume coffre :	225/335 l
Pneumatiques :	225/40 ZR18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4,7s
Consommation :	7,8l/100
Autonomie :	649 km

moyen régime. Ce nouveau V6 ne rend finalement qu'un dixième au V8 (0 à 100 km/h en 4,7 secondes) contre 4,6 secondes pour le SLK 55 AMG et affiche une vitesse de pointe limitée à 250 km/h. La puissance passe sur les seules roues arrière via une boîte automatique à 9 rapports à palettes, baptisée 9G-Tronic. Quant à la consommation, la transplantation du V6 permet de réduire officiellement les émissions de CO₂ à 178 g/km et la consommation à 7,8 litres.

Côté tenue de route, le SLC 43 a droit à de nouveaux réglages de suspension. Ainsi, les suspensions ont été retravaillées à l'avant (triangulation, rotules de direction plus dures et carrossage négatif accru) et à l'arrière. Il est possible, en outre, de bénéficier d'une conduite encore plus dynamique, en choisissant, en option, la suspension Ride Control AMG à amortissement adaptatif réglable et l'Ensemble Conducteur AMG, qui

comprend un différentiel mécanique à glissement limité sur l'essieu arrière.

Au final, ce nouvel opus revoit sa copie en injectant une bonne dose d'édulcorants par rapport au modèle précédent plus caractériel grâce à son V8 plus dans la veine des productions habituelles du sorcier AMG. Le résultat aboutit à un coupé cabriolet homogène et plus civilisé, qui ravira ceux qui plébiscitent la polyvalence. Pour les puristes en revanche, le bolide a certainement perdu une once de son âme.





Par Ahmed Kselbar et Hamid Benmaarouf
Photo : Jon Ongkietong

PATRICK PETER

L'ALCHIMISTE





**PATRICK
PETER**
L'ALCHIMISTE

Qui dit compétitions de voitures historiques, dit Patrick Peter. L'organisateur de manifestations automobiles s'occupe des plus beaux événements en France et en Europe. Au fil des années et grâce à une incroyable pugnacité, le Français est devenu le plus grand organisateur européen d'événements automobiles classiques et le label « Peter Auto » est devenu une marque d'excellence. Ce moral inoxydable lui a permis d'avoir, de tout temps, quelques longueurs d'avance sur ses concurrents : Tour de France Auto, Pau Historique, Ronde du Ventoux, Classic Endurance Racing, Spa Classic, Dix Mille Tours, tout cela, c'est lui. Mais de l'avis de tous, son plus beau succès reste Le Mans Classic. Il fallait un gros enthousiasme, une certaine témérité, un soupçon d'inconscience et une capacité financière pour faire venir au bas mot 400 à 500 voitures de course des quatre coins du monde (et le double de pilotes, afin de constituer des équipages), ainsi que quelques milliers d'autres autos en exposition dans les paddocks. Au bout de cette folie, Le Mans Classic est devenu la plus grande course historique du monde, tout simplement.

Dans cet entretien accordé à Gentlemen Drivers, ce grand nom de la compétition automobile classique revient sur son parcours, ses heures de gloire, ainsi que sur les avatars qui ont parfois freiné ses avancées.



**PATRICK
PETER**
L'ALCHIMISTE



Avez-vous attrapé le virus de la passion de l'automobile dès votre enfance?

Dans mon cas, parler de véritable passion pour l'automobile pendant mon enfance serait un peu fort. Je parlerais plutôt d'un intérêt pour l'automobile à l'instar de tous les enfants de ma génération. A cet âge, l'automobile représente quelque chose d'extraordinaire et de très attractif. Et même si j'étais un peu précoce en restaurant ma première voiture (une Peugeot 201 offerte par un voisin) vers l'âge de quatorze ans, jamais je n'avais envisagé de faire carrière dans l'automobile. Ce qui me taraudait l'esprit pendant mon enfance et jusqu'à la vingtaine, c'était plutôt la voile, à laquelle je vouais une grande passion et que j'ai longtemps pratiquée.

Quelle a été votre première voiture ?

La Peugeot 201 que j'ai eu le plaisir de restaurer et qui m'a permis de mettre le pied à l'étrier dans ce domaine. Puis j'ai fait l'acquisition d'une Fiat 128, mais qui était dans un état déplorable. Ensuite, ma première belle voiture fut une BMW 2002 Ti.

Qu'est-ce qui vous a poussé à vous intéresser à la voiture de collection ?

L'intérêt pour la voiture de collection était le fruit d'un pur hasard. En effet, nous avons été contactés en 1983 par l'ASAVE (Association automobile des véhicules d'époque), afin de les accompagner dans la prospection d'annonceurs pour les Coupes de l'Âge d'Or, qui se

déroulaient alors sur le circuit de Montlhéry. À l'époque, ma société, Peter & Associés était spécialisée dans les RP. Pour nous, c'était la découverte d'une toute nouvelle activité, qui nous obligeait à une adaptation de notre savoir-faire.

Notre démarche a consisté à persuader l'ASAVE de la nécessité d'opérer des changements, pour drainer des partenaires. Ces changements d'organisation et de cap se sont révélés payants, puisque deux ou trois ans plus tard, nous avons réussi à attirer LANVIN, qui est devenu le partenaire principal de l'évènement, rebaptisé Grand Prix de l'Age d'Or Lanvin. Et ce ne fut que le début, puisque d'autres partenaires prestigieux ont suivi. Le résultat des courses a été que, l'évènement s'est hissé au rang de la deuxième plus importante manifestation du genre en Europe, après le Oldtimer Grand Prix au Nürburgring, à la fin des années 80.

Comment faisiez-vous pour dénicher vos voitures ?

Je tiens à clarifier une chose d'emblée. Je ne suis pas un fêru des voitures classiques. Donc, pour moi la période, la marque et le modèle importent peu. Je ne me considère pas comme un collectionneur et je ne vais donc pas chercher une voiture en particulier. Je fonctionne plutôt au coup de cœur. Cela peut se produire lors d'une vente aux enchères, de bouche à oreille

5)-Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ? Le faisiez-vous par vous-même ou avec l'aide de professionnels ?



PATRICK PETER

L'ALCHIMISTE

Comme je l'ai souligné précédemment, ma première expérience remonte à l'époque où un voisin m'avait offert une Peugeot 201. Quoiqu'elle fût imparfaite, elle m'a permis d'apprendre à mieux connaître les rouages d'une voiture et de maîtriser son fonctionnement. Personnellement, j'apprécie la mécanique, mais faute de temps, je n'ai pas pu en approfondir la connaissance et je le regrette aujourd'hui.

Comment a émergé l'idée d'ouvrir « Peter Auto » ?

L'idée de créer Peter Auto a éclo en 1993, juste après avoir lancé le Tour Auto en 1992. La réussite de l'évènement dès sa première année nous a encouragés à développer une activité automobile à part entière, dans le cadre d'une nouvelle société, baptisée Peter Auto.

Le passage de la voiture de collection à l'organisation d'événements tels que le Tour Auto ou le Mans Classic était-t-il naturel ?

Oui, je peux dire que la transition était on ne peut plus fluide. Lorsque nous avons arrêté le Grand Prix de l'Age d'Or, nous cherchions à créer un évènement de belle envergure. C'est à ce moment-là que l'idée a germé et nous avons créé le Tour Auto.

Faire revivre des monuments tels que le Tour Auto, était-ce évident ?

Quand nous avons relancé le Tour Auto il y a 20 ans, il fallait bien aller chercher les concurrents. C'est un travail qui s'est fait petit à petit. Ensuite, la notoriété de l'épreuve a fait qu'il y a eu de la demande spontanée.

Quelles sont aujourd'hui les caractéristiques du Tour Auto ?

Nous avons su rester une véritable épreuve sportive, que chacun peut vivre à son rythme. Le Tour est resté fidèle à sa tradition, plus que centenaire, tout en ayant su évoluer avec son époque. Ainsi, nous nous sommes mis au goût du jour en installant nos propres contrôles radars aux endroits que nous jugeons dangereux, la plupart du temps situés en ville. Les contrevenants récolteront de lourdes pénalités !

Parlez-nous de votre aventure avec la course de Pau

Je suis arrivé dans le paysage palois en 2010, au moment de la pause de l'évènement, lorsque la maire Martine Lignières-Cassou avait estimé qu'il fallait trouver une





nouvelle formule à cette institution paloise. On m'avait donc choisi pour relancer la manifestation. C'est ce que j'ai fait, en créant deux week-ends événement (l'historique et le classique), en assurant le retour des monoplaces et en ajoutant une innovation qui depuis a fait son chemin, à savoir le Grand Prix électrique.

Et quelle est la nouveauté pour le Mans Classic 2016 ?

Déjà riche de quatre plateaux de courses historiques remarquables Classic Endurance Racing, Sixties' Endurance, Trofeo Nastro Rosso et Heritage Touring Cup l'univers de Peter Auto s'élargit avec l'arrivée du Group C Racing en 2016. Jusqu'alors invités ponctuellement sur certains événements comme Spa-Classique ou les Dix Mille Tours, les sport-prototypes des années 80 trouveront désormais leur place sur chacun des circuits au calendrier. L'association Group C Racing et Peter Auto ayant décidé d'unir leurs forces avec l'objectif commun de former une grille de 25 voitures sur les tracés européens parmi lesquels celui des 24 Heures du Mans, à l'occasion du Mans Classic.

Quelle évolution a connu le Mans Series depuis 2012 ?

Lancé en 2002, Le Mans Series s'est transformé au bout de huit ans en Championnat du monde d'endurance. La série a grandi au fur et à mesure des saisons. Puis, l'an dernier fut une année de transition, avec la juxtaposition de Le Mans Series et de l'ILMC (Intercontinental Le Mans Cup). J'aurais tendance à dire que 2012 s'est annoncée comme une nouvelle année de transition importante. En effet, il s'agit de la première année avec, d'une part, le Championnat du monde d'endurance FIA et, d'autre part, l'European Le Mans Series, qui a clairement vocation à devenir l'équivalent de la 2e ligue, comme au football et qui s'inscrit comme la filière naturelle pour accéder au Championnat du monde d'endurance FIA et aux 24 Heures du Mans.

Quels sont les obstacles que vous rencontrez dans l'exercice de votre métier ?

Autres temps, autres mœurs. Le changement qu'a connu le monde des courses des voitures classiques est à l'image de la transformation qu'a connue notre société durant ces dernières décennies. Le changement s'est d'abord concrétisé au niveau de la réglementation des rallyes, qui est devenue de plus en plus compliquée et contraignante. Ainsi, les cinq pages d'autorisation nécessaires il y a 25 ans sont devenues l'équivalent de trois classeurs aujourd'hui. La réglementation de la circulation et la réglementation sportive sont également de plus en plus encadrées et complexes. D'autre part, le degré d'exigence des participants est de



PATRICK PETER

L'ALCHIMISTE

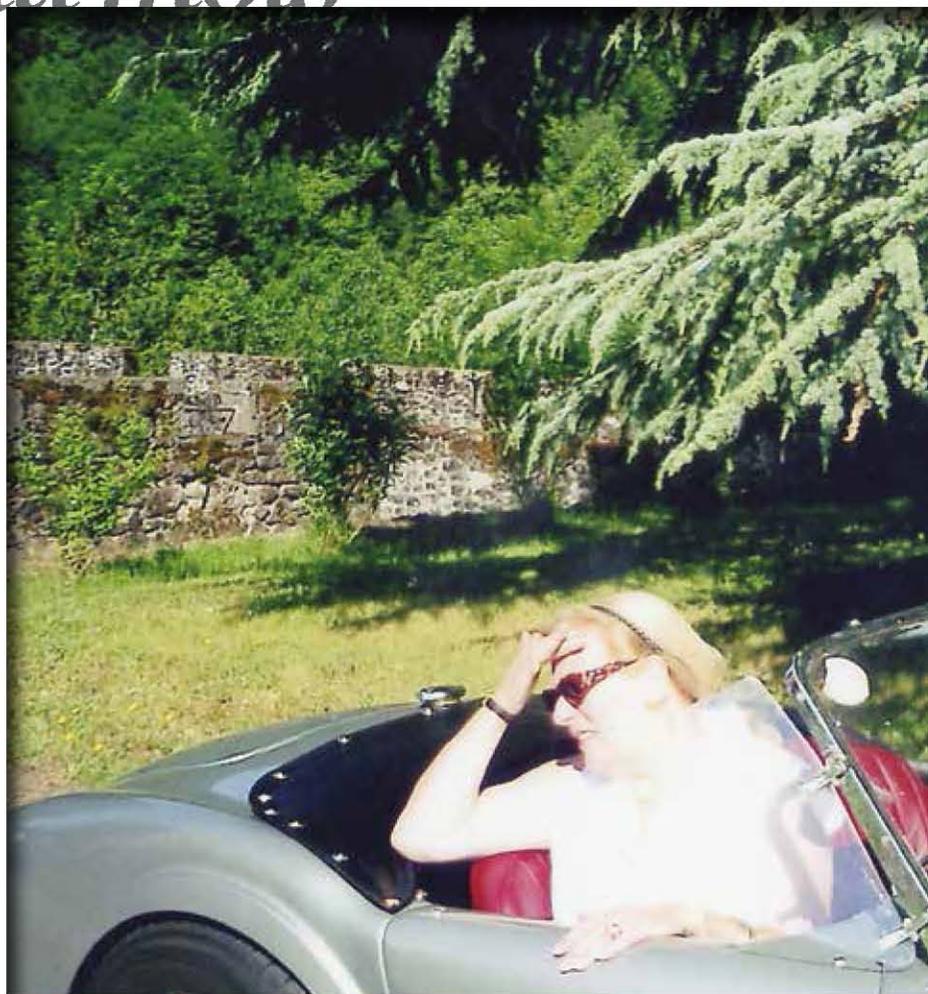
plus en plus élevé. Nous en sommes en grande partie responsables, car nous sommes certainement ceux qui ont le plus professionnalisé le système et cherché à perfectionner le service proposé aux concurrents. Du fait de l'augmentation constante de la valeur des voitures qui s'engagent dans nos événements, la clientèle a également changé. Les passionnés, qui venaient courir avec leur boîte à outils et leur sandwich, ont été remplacés par d'autres, qui se déplacent désormais avec un camion atelier et quatre mécaniciens et réclament une organisation de l'évènement irréprochable. Et parfois, cela dépasse les limites !

Quel est à votre avis l'intérêt de ce genre d'événements ? Et y a-t-il beaucoup de passionnés qui s'y intéressent ?

Derrière notre obstination à organiser des événements d'ampleur, l'enjeu est de pouvoir accueillir le plus grand nombre de belles voitures. Nous avons compris très tôt que plus le nombre de voitures prestigieuses augmente, plus le public est nombreux à se bousculer au portillon. C'est la raison pour laquelle nous n'avons cessé de trouver de nouvelles autos, des nouveaux thèmes et de nouvelles animations, afin de satisfaire les passionnés. Notre but est de faire en sorte d'améliorer nos événements tous les ans. À titre d'exemple, ce sont 110.000 spectateurs qui étaient présents à l'occasion de la dernière édition du Mans Classic en 2014. Ce qui en fait le deuxième événement de sport automobile en France en termes d'affluence, après les 24 Heures du Mans.

Que représente finalement pour vous l'organisation de courses de voitures classiques ?

Qu'elle soit historique ou moderne, la course automobile voit très souvent la passion l'emporter sur la raison. J'ai essayé de concilier les deux et surtout de travailler en y prenant plaisir. La recette du succès est en fait assez simple : un maximum d'idées et de l'enthousiasme, le sens du service, beaucoup de travail, du sérieux dans son accomplissement ; sans oublier le principal, une excellente équipe... Je suis heureux de voir qu'en plus de trente années, Peter Auto s'est forgé une place de choix dans le monde de la compétition automobile. J'ai été amusé d'entendre de la bouche de l'un de mes fils, qui était à l'époque un petit garçon : « Ce monsieur m'a dit que j'avais beaucoup de chance d'avoir un papa marchand de rêve ».



Que pensez-vous de ceux qui parlent d'une crise de la compétition automobile historique ?

Les plateaux des compétitions historiques sont toujours aussi fournis, année après année. Les épreuves organisées pour les gloires du passé se multiplient : Le Mans, Pau, Angoulême, Monthéry, Spa, Monza, Silverstone. Pour les propriétaires de voitures de course rétro, il est possible d'arpenter les pistes des exploits passés.

Lorsque nous avons commencé, il y a 30 ans, on nous voyait un peu comme des iconoclastes. Le succès des épreuves historiques s'explique notamment parce que les voitures anciennes coûtent moins cher à faire rouler. Il n'y a pas besoin d'une équipe de mécaniciens pour s'en occuper. Les gens qui font de l'historique ne se sentent pas dévalorisés s'ils n'ont pas un super motorhome, comme le premier gamin qui démarre en moderne le fait. C'est un des travers, à mon avis, du monde de la compétition moderne actuellement, de vouloir faire comme la F1, sans en avoir les moyens.

Qu'est ce qui explique le succès des courses historiques ?

En plus de la passion, l'autre argument qui explique le succès des courses historiques est à chercher sur le plan financier. L'automobile est plus que jamais un investissement ! Si vous achetez une voiture moderne,



il faut 2, 3 voire 4 saisons pour l'amortir, tandis qu'avec une historique, après une saison vous retrouvez à peu près, et si vous êtes chanceux un peu plus, la valeur de la voiture que vous avez achetée. Cela ne coûte en réalité que l'entretien.

Les voitures des générations 90 et 2000 peuvent-elles rouler à l'occasion de compétitions historiques ?

Pas si simple, à cause de l'électronique et des moyens humains et techniques nécessaires. Nous avons eu un premier aperçu à l'occasion des Dix Mille Tours du Castellet 2013. Nous avons invité les voitures du BPR à venir rouler. F40 LM, Venturi, McLaren F1 GTR. C'était le début de l'électronique et ces voitures sont un peu complexes à faire rouler. Le problème avec cette génération, c'est le manque d'autos en piste.

Que pensez-vous du Rallye Classic du Maroc ?

Hélas, je ne connais pas assez bien cet événement pour en parler.

Quels sont les modèles de collection qui vous fascinent le plus ?

Si je devais choisir deux modèles, ce serait l'Alfa Romeo 8C et la Ferrari 250 SWB.

Parlez-nous de votre collection personnelle ?

Comme déjà indiqué auparavant, je ne me considère pas comme un collectionneur. J'ai quelques voitures, mais cela ne fait pas de moi pour autant un collectionneur. Je fonctionne au coup de cœur. Je peux acheter un petit bus Daimler comme une AC Bristol. Il y a des voitures que l'on garde et d'autres pas. J'ai eu des Aston Martin que je trouvais magnifiques, mais pas forcément très amusantes à conduire. J'avais une AC Cobra et une AC Bristol, mais contrairement à ce que tout le monde pense j'ai préféré garder la Bristol, plus fine et plus agréable à conduire. C'est une voiture que je garde, au même titre que la Jaguar Mk II ex-Jack Sears, qui est une vraie Tour de France. Pour le reste, j'aime changer

Quelles voitures utilisez-vous au quotidien ?

Pour la ville, je conduis une Smart, car c'est la voiture la plus pratique dans Paris. Quand je quitte la capitale, je prends mon Range Rover. J'utilise de moins en moins les voitures modernes pour effectuer de longs trajets, en raison de la répression routière. C'est là que la voiture ancienne présente tout son intérêt pour aller se balader et prendre du plaisir sur des petites routes.

Quels sont vos hobbies ?

La voiture, les bateaux et les chevaux.

Motors

Auto Légende

par Hamid Benmaarouf



L'ARTISAN À LA
TOUCHE «SO
BRITISH»



Parmi les plus anciennes entreprises aéronautiques anglaises se trouve la société Bristol, fondée en 1910 à Filton. Pendant la deuxième guerre mondiale, ses usines fournirent un nombre important d'avions militaires et de moteurs à l'armée anglaise. Avec l'arrêt des commandes en 1945, la société qui disposait de la place et du personnel chercha des activités complémentaires à son métier principal d'aviation et se lança dans l'industrie automobile.





A partir du modèle 401 de 1949, la carrosserie était construite selon la méthode Supperleggera, imaginée par Touring. Ce procédé apportait à l'époque un gain de poids non négligeable, tout en permettant de conserver une très bonne rigidité.

L'année 1945 marquait la fin des hostilités de la seconde guerre mondiale. Bristol Aeroplane Company était à la recherche de nouveaux moyens de revenus, puisque les commandes de moteurs d'avion se tassaient et a décidé de fabriquer des automobiles. Cette marque de voiture a d'abord développé un prototype coupé sport, mais en raison de problèmes de manutention de la voiture, il se détruit littéralement lors des essais sur le terrain d'aviation de la société. Bristol a alors décidé de partir d'une conception de la voiture existante. C'est ainsi que les ingénieurs se sont basés sur les plans des dernières BMW d'avant guerre récupérés au titre de dommages de guerre. Puis la Bristol Aeroplane Company a obtenu la libération d'un ancien concepteur BMW, Fritz Fiedler, de détention militaire et le Bristol est né.

Bristol Série 400 (1947-1976)

La première automobile Bristol, la 400, fut présentée au Salon de Genève 1947. Il s'agissait d'une voiture directement dérivée des BMW d'avant guerre. Elle utilisait un châssis similaire à celui de la 326 et une carrosserie s'inspirant de la 327. Le moteur était une évolution du deux litres six cylindres de la 328 Sport, la BMW qui remporta en 1940 la célèbre course des Mille Miles (avec une carrosserie Touring).

La 400 était plutôt lourde d'aspect, d'allure pataude et maladroite. Elle paraissait déjà démodée avec sa surface vitrée réduite au minimum et ses lignes désuètes. Son moteur 6 cylindres avait une cylindrée de 1971 cm³. Les techniciens Bristol réussirent à en tirer 85 ch dans sa version la plus puissante. Toutefois, sa construction était soignée. Elle utilisait les meilleurs matériaux du marché. Son prix s'en ressentait, mais Bristol avait des ambitions mesurées en termes de volume de vente. L'objectif de la marque était de produire quelques véhicules avec sérieux, pour une clientèle aisée. Cette première voiture fut fabriquée à 700 exemplaires, entre mars 1947 et fin 1949, toutes en coach deux portes, à l'exception d'un unique cabriolet.

A partir du modèle 401 de 1949, la carrosserie était construite selon la méthode Supperleggera, imaginée par Touring. Ce procédé fut déposé en 1937. Il définissait un mode de construction qui consistait à mettre en forme la tôle d'aluminium sur un modèle en menuiserie, et à adapter les panneaux ainsi formés sur un treillis tubulaire. Ce procédé apportait à l'époque un gain de poids non négligeable, tout en permettant de conserver une très bonne rigidité.

On retrouvait de nombreuses similitudes de style entre l'Alfa Romeo 6C 2500 et la Bristol 401 : ailes semi intégrées, long capot moteur, pare-brise en deux parties, calandre proéminente, projecteurs ronds, arrière fast back De 1949 à 1953, la firme de Filton livrait 650 coupés 401.

Le cabriolet 402, (drophead coupé) fut commercialisé en parallèle au coach 401 à partir de 1949. Pininfarina



La 400 était plutôt lourde d'aspect, d'allure pataude et maladroite. Son moteur 6 cylindres avait une cylindrée de 1.971 cm³. Les techniciens Bristol réussirent à en tirer 85 ch dans sa version la plus puissante.



La Bristol 412 réunit le nom illustre du fabricant de bombardier de la seconde guerre mondiale, et le dessin toujours étonnant du sorcier italien Zagato. Le résultat est ce magnifique Targa qui illustre cette rencontre entre l'élégance discrète à l'anglaise, et l'excentricité italienne, à priori contre-nature.

se chargea de concevoir la transformation, mais c'est Bristol qui en assurait la production dans ses usines. La capote en toile était totalement cachée en version ouverte, ce qui pour l'époque constituait un exploit technique. Cette Bristol demeura très exclusive. En effet, faute de commande, elle disparaissait de la gamme en 1950, après avoir été produite à 24 exemplaires en douze mois.

La 403 succédait à la 401 en juin 1953. Les ventes de la 401 s'étant maintenues à un niveau satisfaisant pour Bristol et il était hors de question de tout bouleverser avec la nouvelle venue. En apparence, la voiture était la même. Cependant, les progrès réalisés dans la motorisation, la transmission, le freinage, les suspensions, justifiaient cette nouvelle appellation. La puissance du moteur atteignait désormais 100 ch, contre 85 sur la 401. Trois cent acheteurs passèrent commande d'une Bristol 403 entre 1953 et 1955.

La Bristol 404 marquait une rupture avec les 400, 401, 402 et 403. Après avoir assis sa réputation grâce à des voitures plutôt bourgeoises, la firme souhaitait conquérir une nouvelle clientèle, plus sportive. L'empattement de la 404 était raccourci. Elle ne disposait plus que de deux places. Son style était plus élancé, plus élégant, plus moderne que celui de la 403. Elle abandonnait définitivement les haricots de



calandre hérités de l'époque BMW. Sa prise d'air avant s'inspirait de celle des avions de ligne Bristol Brabazon. La mécanique avait toutefois du mal à suivre, puisque l'acheteur devait se contenter de deux motorisations, l'une de 105 ch, l'autre de 125 ch. Présentée au Salon de Londres 1953, la 404 était inscrite au catalogue parallèlement aux bourgeoises 403 puis 405. Mais ses chiffres de vente demeurèrent confidentiels (environ 40 exemplaires), tant il paraissait difficile d'imposer une Bristol à deux places.

La 405 succédait à la 403, lors du Salon de Londres 1954. À ce jour, il s'agit de la seule berline quatre portes que Bristol ait jamais proposée. Son style était en rupture totale avec celui de la 403, dans la mesure où elle était la première Bristol à utiliser le principe des trappes latérales amovibles, situées dans les ailes avant, qui permettaient d'accéder à la roue de secours d'un côté, à la batterie et à la plupart des composants électriques de l'autre. Elle fut produite à 294 exemplaires, entre 1954 et 1958. Une version cabriolet (Drophead Coupé) fut fabriquée à 46 exemplaires, dans les ateliers du carrossier Abbott de Farnham.

Et comme la suite numérique était prisée par la marque, c'est donc la 406 qui succédait à la 405, à partir du Salon de Londres en 1958. Bristol renonçait à concevoir une gamme à tendance sportive. La 406 s'embourgeoisait

de nouveau, et retrouvait une carrosserie de type coach. Celle-ci fut élaborée avec la collaboration du carrossier suisse Beutler. C'était la dernière Bristol à utiliser la mécanique d'origine BMW arrivée à bout de développement et annonçait ce qu'allaient être les Bristol, jusqu'à la 411 des années 70. Le moteur voyait sa cylindrée portée à 2.216 cm³. Mais la puissance ne dépassait guère 107 ch. Le modèle de série fut produit à 292 exemplaires.

À la fin de 1961, Bristol sortit la 407, d'allure semblable à la 406, mais munie d'un V8 Chrysler de 5.130 cm³, développant 250 ch. On y trouvait une boîte automatique. La suspension avant était aussi modifiée, le ressort transversal étant remplacé par des ressorts hélicoïdaux. La vitesse maximum fit un bond jusque 200 km/h.

La 408 fut dévoilée au Salon de Londres 1963. La principale évolution technique de la 408 portait sur l'adoption de nouveaux amortisseurs. Le refroidissement était amélioré. Esthétiquement, les lignes de la face avant et du toit devenaient plus rectilignes. La calandre, inspirée des prises d'air d'avion, disparaissait. Cette modification était d'ailleurs symbolique de la séparation des activités automobile et aéronautique depuis 1961. La production s'éleva à environ 300 exemplaires de 1963 à 1965.



La 450 domina les 24 Heures du Mans en 1954 et 1955 dans la catégorie des 2 litres, en raflant les 3 places du podium.

Entre la 408 et la 409, le style de la voiture demeurait inchangé. Les principales modifications étaient d'ordre mécanique. La cylindrée était portée à 5.211 cm³, et la puissance atteignait désormais 254 ch, pour une vitesse de pointe de 209 km/h. Le moteur était monté plus en arrière dans le châssis, afin d'améliorer la répartition des masses, la transmission automatique était perfectionnée, les suspensions assouplies, mais la direction assistée ne devenait disponible qu'à partir de 1966. Le niveau de production demeura régulier, avec environ 300 modèles fabriqués de 1965 à 1967. Pour sa 410, l'esthétique générale évoluait peu, si ce n'est la décoration, avec les doubles joncs latéraux



et de nouveaux enjoliveurs de roues. Les principales améliorations concernaient l'équipement, avec notamment l'air conditionné disponible en option, ainsi que le sélecteur de la boîte automatique, enfin positionnée au plancher et non plus sous forme de boutons poussoirs. D'un point de vue mécanique, le système de freinage et les suspensions étaient une fois de plus améliorés. La production de la 410 ne dépassa pas une centaine d'exemplaires.

Cette série allait prendre fin avec la 411 qui allait demeurer en production de 1969 à 1976. Elle fut toutefois déclinée en cinq versions successives, de la S1 à la S5. Le châssis, bien qu'ayant évolué avec le

temps, était toujours hérité des modèles BMW d'avant guerre. D'un point de vue mécanique, le changement était sensible par le choix d'un nouveau V8 Chrysler plus puissant de 6277 cm³ et 335 ch.

Bristol Série 600 (1976-1982)

La 603 succédait à la 411 à partir de septembre 1976. Le style de la nouvelle venue était sensiblement plus moderne, mais tout à fait adapté, pour ne pas heurter la clientèle très traditionnelle de Bristol. Les ingénieurs étaient partis d'une feuille vierge pour concevoir la 603, tout en conservant les qualités de sécurité, de silence, de soin apporté à la construction, qui avaient fait la réputation de la série 400. Deux motorisations étaient proposées, toujours d'origine Chrysler : un V8 de 5211 cm³ et 147 ch sur la 603 E, et un V8 de 5898 cm³ et 172 ch sur la 603 S, plus sportive. Quelques modifications justifiaient l'appellation 603 S2, à partir de novembre 1977.

Bristol Britannia, Brigand (1982/94)

À partir de 1982, les 603 E et S furent remplacées respectivement par les Britannia et Brigand. D'un point de vue esthétique, sur les deux modèles, les projecteurs ronds étaient abandonnés au profit de feux rectangulaires. Avec ces deux nouveautés, le constructeur maintenait son cap, en choisissant de ne s'adresser qu'à de vrais connaisseurs, qui avaient certainement les moyens de s'offrir une Rolls Royce ou une Aston Martin, mais qui préféraient la discrétion et le charme désuet des Bristol. Les Britannia et Brigand furent officiellement disponibles au catalogue de 1982 à 1994, ce qui fit d'elles les modèles ayant battu les records de longévité dans l'histoire de la marque.

Bristol Blenheim 1 et 2 (1994/2001)

En 1994, un nouveau modèle était présenté, la Blenheim, qui reprenait le nom d'un bombardier Bristol des années quarante. En fait de nouveauté, il s'agissait plutôt d'une modernisation des Britannia et Brigand. La Blenheim se caractérisait par quelques retouches esthétiques au niveau de la calandre et des feux arrière et par l'adoption d'une nouvelle mécanique Chrysler plus récente. La Blenheim 2 fut proposée à partir de 1998, et ne se différencie de la première version que par quelques détails cosmétiques.

Bristol Blenheim 3 (depuis 2001)

La Blenheim 3 succédait à la Blenheim 2 en 2000. L'habitacle était modifié, avec de nouveaux sièges et une console centrale inédite. Le V8 Chrysler gagnait en performances et une nouvelle boîte à vitesse automatique était proposée. La voiture demeure réputée pour son exceptionnelle fiabilité, mais elle peine à dissimuler sa conception très ancienne, héritée des années 60. En 2001, la Blenheim 3S, puis en 2002 la Blenheim 3G complétaient l'offre.

par Lina Mouafak

TRIUMPH

BONNEVILLE T120



S'il y a bien une moto qui a marqué l'histoire, c'est la fameuse Triumph Bonneville. Reine du lac salé du même nom en 1956, puis "moto des stars" dans les années 60 / 70 et aussi témoin de l'industrie anglaise laminée par la déferlante japonaise, elle conserve aujourd'hui une aura unique.

Depuis la renaissance de la marque au début des années 90, les réinterprétations du mythe se sont succédées, sur un mode très soft. La nouvelle Bonneville T120 est produite en Thaïlande, la Bonneville monte donc sensiblement en gamme et promet de nouvelles sensations !

Dans cette version, Triumph nous propose une "super Bonneville" pour le look, mais aussi et surtout, un roadster néo-rétro solidement ancré dans son époque. Car outre son équipement très complet, suffisant et désormais en partie "électronique", avec sa planche de bord "mixte", ses feux à led, son contrôle de traction, ABS, 2 modes de conduite, clé à transpondeur, prise USB et même des poignées chauffantes en série ! C'est évidemment son moteur qui retient d'emblée l'attention.

Dans cette version roadster, le vertical twin fournit 80 ch., mais surtout une valeur de couple importante à bas régime, soit 10,5 daN.M dès 3.100 tr/min. C'est évidemment bien plus que sur l'ancienne version et surtout, une belle promesse de fun et d'agrément dans la vraie vie. Techniquement, les ingénieurs ont abandonné l'historique calage à 360°, qui aurait généré trop de vibrations sur une telle cylindrée. Désormais calé à 270°, ce 1.200 s'inspire donc de ce qui se fait déjà dans la gamme anglaise et ailleurs, un "décalage" des explosions à la réputation plus vivante, collant idéalement à sa nouvelle ambition. Ce vertical twin est un très beau moteur, à peine masqué par le discret radiateur d'eau implanté juste devant. Le radiateur et ses durites sont délicatement intégrés, les corps d'injection sont camouflés façon



carburateurs, les ailettes des cylindres conservées et les lignes d'échappement respectent la disposition traditionnelle, malgré le catalyseur, style classique oblige. L'entretien est passé lui aussi du côté de la modernité, avec un intervalle fixé à 16.000 km au lieu de 10.000 précédemment.

Elle est idéale pour la balade et les évolutions en ville, où l'on profite de l'embrayage assisté. L'ABS est de série et un anti-patinage déconnectable rassure, tous deux étant très discrets. On apprécie aussi de pouvoir choisir entre un mode Rain peu frustrant, modifiant l'injection mais ne bridant pas la puissance et un mode Road. La sélection du mode s'effectue à main droite, l'anti-patinage se gère à main gauche, grâce au bouton du menu. Sous les yeux, deux jolis cadrans analogiques pour la vitesse et le compte-tours et

deux écrans numériques, avec les infos exigées par la modernité : horloge, 2 trips, conso instantanée et moyenne, autonomie restante en km, indicateur de rapport engagé et d'entretien. Un régulateur de vitesse est par ailleurs proposé en option.

Difficile de ne pas craquer pour cette nouvelle Bonnie ! Désormais dotée d'un moteur qui enjôle autant que sa ligne, d'éléments modernes qui n'entachent pas son charme classique, la T120 "new age" a devant elle, ouvertes, les portes de son succès !

Cartier

Drive

Libre d'esprit, esthète, élégant, initié, instinctif, passionné, sûr de lui et moderne, à l'instar de nos Gentlemen Drivers, le nouveau Cartier Drive se définit comme la nouvelle montre sport chic pour hommes !

Cette année encore, le SIHH a été l'occasion pour Cartier de faire une démonstration de créativité, qui force l'admiration.

Non contente de proposer de nouvelles versions dans ses gammes existantes, la Manufacture a introduit à son catalogue de nouvelles lignes.

Cartier enrichit ainsi son offre de montres de sport chic au travers d'une gamme de modèles qui se caractérisent en premier lieu par un boîtier en forme de coussin, décliné soit en acier, soit en or rose.

Autre trait de caractère de cette montre : l'adoption d'un cadran guilloché, dont les motifs s'apparentent au dessin d'une calandre.

Parce que si ce détail vous avait échappé au premier regard, vous retrouverez dans cette Drive de Cartier plusieurs clins d'œil qui renvoient à l'univers automobile : c'est le cas du second fuseau horaire rétrograde des références WSNM0005 et WGNM0005, qui rappelle,

par sa forme, un compteur de tableau de bord.

C'est également le cas de la couronne de remontoir de la Drive, en forme de boulon.

Pour affiner la perception visuelle de la Drive, Cartier joue sur l'alternance des finitions poli / satiné.

Côté mécanique, la filiale du Groupe Richemont, qui dispose d'un catalogue impressionnant de mouvements conçus et produits en interne, fait appel à son mouvement Manufacture 1904 MC, qui motorise par ailleurs la Calibre Diver, qu'elle décline id en deux versions : le 1904-PS MC (heure, minute, petite seconde et date) et le 1904-FU MC (second fuseau horaire, indicateur jour et nuit, grande date, petite seconde).

Enfin, Cartier propose une version Haute Horlogerie de la Drive, équipée d'un tourbillon volant et mue par le calibre 9452 MC, cette dernière version étant certifiée Poinçon de Genève.

Avec ces 7 nouvelles Drive, Cartier enrichit son offre à destination de la clientèle masculine, avec une montre sport chic très réussie !



CARTIER

18

CARTIER

SWISS MADE

L'Homme

Sport d'élite

par Lina Mouafak





SPI Ouest-France

Le Spi Ouest France, est la plus grande épreuve de monocoques habitables en Europe, mêlant amateurs avertis et professionnels, monotypes et voiliers de série IRC. Chaque année, près de 500 bateaux et plus de 3.000 régatiers, issus d'une dizaine de nations convergent vers la baie de Quiberon, dans le Morbihan.

France. Divers sponsors principaux associés à Ouest-France ont modifié le nom de cette épreuve au cours des années.

Amateurs et professionnels, anonymes et stars, régatiers du dimanche et coureurs océaniques viennent en découdre pendant ces 4 jours de régates. Et c'est bien l'une des particularités de cette discipline qu'est la voile et plus encore du Spi Ouest France : quel que soit le niveau du skipper, il peut se mesurer aux ténors de la voile, qu'ils s'appellent Peyron, Josse, VDH, Pahun, Cammas, Bidégory, Riou.

En 2016 et comme pour les années passées, la Société nautique de la Trinité-sur-Mer a prévu d'organiser les régates sur quatre ronds distincts, en fonction de la catégorie des bateaux. Il y a lieu de noter qu'un minimum de 8 bateaux est requis pour constituer une série monotype. Les Open 570, Class 6.5, Open 7.50, Diam 24 One Design et Longtze pourront courir en monotype. Chaque catégorie a une zone de navigation attribuée, le rond A, B, C ou D. Les bateaux ont donc rendez-vous dans leur rond respectif pour le départ. Le jury installe ensuite un parcours de navigation au départ de cette zone, avec ensuite un parcours banane ou encore un parcours côtier à réaliser.

Comme les boxeurs, les marins sont eux aussi pesés avant les régates en monotype. Tous les bateaux doivent être identiques, et le poids de l'équipage peut faire une réelle différence dans le petit temps comme dans le gros temps.

Spi est une abréviation du mot anglais spinnaker, qui désigne une voile hissée à l'avant du bateau en vent portant. Elle est très légère, très creuse, gonfle avec le vent et fait augmenter la vitesse du voilier.

Le Spi Ouest France demeure la grand messe pascal de la voile, le coup d'envoi de la saison et le plus grand rassemblement de bateaux de course habitables en Europe. Créé en 1978 par quelques passionnés, le Spi Ouest France est aujourd'hui une véritable institution, un rendez-vous incontournable pour des milliers de marins et des centaines de bateaux.

Le Spi Ouest-France est une compétition de voile française organisée par la Société nautique de La Trinité-sur-Mer et parrainée par le quotidien Ouest-

BOLIVAR "Belicosos Finos"

Le Bolivar Belicoso Fino est un cigare corsé, entouré d'une cape grasse foncée, ayant un très bon tirage et une excellente combustion. C'est le plus fort des cigares Bolivar.



En 1902, un businessman espagnol vivant à la Havane a souhaité rendre hommage au héros « Simon Bolivar », en utilisant son nom pour une marque de cigare qui est devenue l'une des plus demandées sur le marché aujourd'hui. Ces cigares sont réputés pour exprimer les traits de caractère du héros.

Le Bolivar Belicoso Fino est un cigare corsé, entouré d'une cape grasse foncée, ayant un très bon tirage et une excellente combustion. C'est le plus fort des cigares Bolivar.

Le cigare Bolivar Belicoso Fino est à la fois puissant et délicat, il exhale des arômes de terres exotiques, avec des saveurs de fruits secs, qui évoluent tout au long de la dégustation de ce cigare. Il s'agit d'un cigare très cohérent, apprécié par les amateurs. Le mélange de tabacs, riche et complet du corps, donne un excellent cigare, pouvant convenir aussi bien aux novices qu'aux connaisseurs. Le remplissage est souple sur toute la longueur !

La feuille de cape, légèrement grasse, couleur Colorado, présente de fines nervures.

À cru, une belle odeur d'écurie et des saveurs plutôt boisées.

Au premier tiers, on démarre sur une certaine douceur aux saveurs de fruits secs. Le volume de fumée qui pénètre la bouche est impressionnant !

Le second tiers apporte une touche mielleuse, qui remplacera délicatement les saveurs de noisette du départ. Ce second tiers est encore plus onctueux que le premier.

La montée en puissance arrive véritablement sur la fin du second tiers, mais reste bien maîtrisée.

Le Belicoso est finalement un cigare très agréable et régulier en tirage. Le démarrage est agréable sur des notes douces et légères, qui restent constantes, avec un parfum boisé et un goût épicé. Le Belicoso est idéal pour une fin d'après-midi. Son format est un parfait complément au Robusto.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT JULES TACHENY DE METTET

Le circuit Jules Tacheny à Mettet est implanté en Belgique. Il se trouve à 1h de Bruxelles, à 1h de Lille et à 1h30 de Luxembourg. Ce circuit est à l'effigie de Jules Tacheny, célèbre figure de la compétition motocycliste, ayant battu 41 records du monde au guidon de machines d'usine de la FN de Herstal, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, le 26 octobre 1931 !





Évasion de rêve

Émile Tacheny, le père de Jules, le destinait à la carrière de cordonnier. Mais Jules avait d'autres rêves en tête. Il s'est acheté sa première FN 350 en cachette. Pour Jules, cette moto est tout à la fois un moyen de locomotion, un moyen de donner libre cours à son goût pour la vitesse et enfin un outil d'ascension sociale.

En 1924, il devient apprenti mécanicien. Dans les années qui suivent, il apprend son métier chez plusieurs garagistes de la région. En 1927, il rassemble des amis motocyclistes et fonde un club, sous le nom de Union Motor entre Sambre et Meuse.

En 1928, il achète une FN type M60 (350cc) et la transforme pour carburer à l'alcool. Contre toute attente, il gagne la course de Sorinnes, avant d'être disqualifié pour ne pas s'être inscrit comme senior. Le père de Jules, qui n'était au courant de rien, apprend la nouvelle et se met en tête de détruire à la hache la moto de son fils. Bien cachée, la machine survivra à l'accès de colère paternel. Plus tard, les villageois enthousiastes finiront par le convaincre de laisser son fils poursuivre sa carrière de pilote.

En 1930, il est victime d'un grave accident de la route et doit séjourner à l'hôpital après une trépanation. Il réclame qu'on apporte la machine anglaise qu'il a commandée - une AJS 350 - dans sa chambre d'hôpital, ce que son père et le personnel de l'institution acceptent, comme s'il s'agissait d'une dernière volonté. Dès l'arrivée de la machine dans sa chambre, Jules se rétablit miraculeusement.

Dans les longues années qui suivent, la moto ne cessera d'être au centre de l'engagement de vie de Jules Tacheny. Depuis 1932, il exploite un garage consacré aux motos, mais aussi, à ses débuts, aux voitures. À côté des motos FN, il obtient les concessions de marques prestigieuses telles que Austin, Hudson et Jaguar.

Le circuit a été inauguré en 2010, par les fils de Jules Tacheny, auxquels il a transmis le virus motocycliste et un circuit situé dans un site



exceptionnel de 14 hectares, avec un dénivelé de 13 mètres. Il est destiné aux motos et aux autos. Le circuit reçoit chaque année le Superbiker pour tous les fanatiques de super motards, avec des pilotes internationaux qui représentent diverses disciplines du motocyclisme.

Le circuit automobile de Mettet propose un tracé de 2,3 km pour 12 mètres de large. Il dispose d'une superbe ligne droite de 609 mètres, pour 14 m de large, ainsi que d'une série de 10 virages. La particularité des virages de Mettet est qu'ils portent chacun le nom d'un pilote s'étant illustré sur les pistes du circuit depuis 1927. La sécurité de la piste est assurée notamment par des vibreurs, des aires de récupération en asphalte et des bacs de gravier. Les tribunes sur site naturel permettent aux spectateurs de bénéficier d'une vue panoramique sur l'ensemble du circuit.

La tour de contrôle, située au centre névralgique du circuit, dispose de toute l'infrastructure nécessaire au bon déroulement des activités liées au circuit.





par Antoine Delmas

Daniel Picot

1942 (Saint-Étienne-France)

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

1962-64 Études de design à l'École des arts appliqués de Paris.

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

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

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

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

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

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

Techniques favorites : aquarelle, craie pastel et mine graphite.









« C'est simple
d'être
efficace! »

Wafa de Wafa Assurance

Simplicité et efficacité, voilà résumées en deux mots les attentes des Marocains vis-à-vis de leur compagnie d'assurance. Deux mots qui nous guident chaque jour dans notre recherche de nouveaux services accessibles qui vous simplifient la vie, que vous soyez un particulier ou une entreprise. Deux mots désormais incarnés par Wafa, la nouvelle porte-parole de la marque Wafa Assurance, à l'image d'une compagnie d'assurance leader toujours proche de vous et à l'écoute de vos besoins.

Appelez-moi au **080 100 30 30***
ou connectez-vous sur **kaynawafa.ma**



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

*Prix d'une communication locale



REJOIGNEZ LE LEADER



**LE PLUS LARGE
RÉSEAU AU MAROC**