25 DH

JUILLET 2011 - NUMÉRO 7

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

RALPH LAUREN

LE REPORTAGE EXCLUSIF

PAGANI HUAYRA p.18
Avion supersonique

NISSAN GTR p.26
Tsunami japonais...

AUDI A8 p.22
High Tech

SPIRIT OF ECSTASY p.46
Toute l'histoire

Sidi ali, Essentielle.
Sidi ali

Ahmed Kseibati

ÉDITO

Complices...

Avouons-le sans détours, dans l'entreprise que nous avons initiée il y a peu, nous comptons d'ores et déjà bien des complices. D'abord et en l'occurrence, vous qui nous lisez et feuilletez les pages de ce magazine. Toujours plus nombreux et aussi fidèles, vous nous accompagnez sur ces voies pas toujours balisées de la presse automobile. Ensuite, les collectionneurs -qui ne sauraient ni ne voudraient nier leur connivence-, car en mettant à contribution leur passion pour la préservation du patrimoine automobile, ils nous autorisent à mettre en images des scénarios rares et exclusifs retraçant aussi bien leur vécu que l'histoire d'autos parfois devenues -au fil du temps- uniques. Ainsi, d'emblée, sans un quelconque rebutant préalable, Max Cohen Olivar, Kamil el Kholti, Omar Bekkari, Aziz Lamghari et Rene Yves Joseph nous ont confié, outre la primeur d'un regard sur leur jardin secret, le privilège d'étaler dans les pages de Gentlemen Drivers leurs précieuses pièces de collection.

Aujourd'hui, avec l'aide de personnes que je ne citerai pas, mais qui -en tout bien, tout honneur- me feront l'amitié de se reconnaître, nous avons eu l'exclusivité d'un entretien avec Mister Ralph Lauren, ce styliste américain doublé d'un collectionneur avisé et méticuleux qui, nous ouvrant les portes de son univers, nous a dévoilé les merveilles qu'abrite son impressionnant parc automobile.

Pour cet événement assurément marquant dans la vie d'un jeune magazine -à numéro exceptionnel, traitement exceptionnel-, le lecteur aura probablement remarqué une subtile évolution de la Une. Evolution coïncidant avec l'introduction d'une nouvelle rubrique intitulée « Zoom sur le marché », qui vise rien moins qu'à suivre et étudier le comportement des acquéreurs et celui... des concessionnaires de véhicules du segment haut de gamme au Maroc. Chers amis lecteurs, tout en vous recommandant de ne surtout pas vous retenir de rêver, il ne me reste plus qu'à vous laisser vous délecter des images et du contenu de Gentlemen Drivers.

Ahmed Kseibati

Sommaire

06 Motors

06>08 ***L'actu*** *En bref* ***Nationales*** *par Youssef Bennour*
10>12 ***L'actu*** *En bref* ***Internationales*** *par Youssef Bennour*
14>17 ***AutoConcept*** *Lotus Elite par Youssef Bennour*
18>21 ***AutoExceptionPagani*** *Huayra par Hamid Benmaarouf*
22>25 *Audi A8 : Délibérément high tech par Hamid Benmaarouf*
26>29 *Nissan GTR: le tsunami japonais par Hamid Benmaarouf*
30>33 *WV Passat CC / Alfa Romeo Giulietta Quadrifoglio par Youssef Bennour*
38>44 ***Spécial Cabriolet*** *Mercedes SL AMG / Porsche 911 Turbo / Maserati Grancabrio / Ferrari California / Audi R8 / Bentley Continental GTC / Alfa Romeo 8C / Rolls Royce Drophead / Lamborghini Gallardo / Aston Martin DBS Volante / Mercedes SLS par Youssef Bennour*
46>53 ***AutoLégende*** *Spirit of Ecstasy : 100 ans de Rolls Royce par Youssef Bennour*

54 >70 *Entretien du mois* **Ralph** *LAUREN*

Le reportage exclusif... par Youssef Bennour

72>73 ***MotoExceptionHarley*** *Davidson Sportster 883 Iron par Lina Mouafak*
74>75 ***BateauExceptionLamborghini*** *Poweryacht par Lina Mouafak*

76 L'Homme

76>77 ***Spa et bien-être*** *Accor Thalassa par Paola Aboud*
78>79 ***Montres*** *Ralph Lauren Automotive watch par Lina Mouafak*
80>83 ***Accessoires*** *En toute liberté... par Batoula Bencheikh*
84>85 ***Evènements*** *par Antoine Delmas*
86>87 ***Sport d'élite*** *L'America's Cup par Lina Mouafak*

88 Lifestyle

88>89 ***Gastronomie*** *La Madrague par Paola Aboud*
90>93 ***Cigare*** *Cohiba Behike 40th par Antoine Delmas*
94>95 ***Hi-tech*** *Nouveautés par Hicham Rehane*
96>97 ***Art*** *Fries Reyntjens par Antoine Delmas*

Directeur général et de la publication *Ahmed Kseibati* ***Directeur Associé*** *Mohamed Alaoui Mrani* ***Rédaction*** *Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Paola Aboud - Batoula Bencheikh* ***Assistante de direction*** *Bouchra Belaatchane* ***Responsable Financier*** *Lamia Benkirane* ***Correcteur*** *Mehdi Karasan* ***Direction Artistique*** *Tristan Lastennet - Hicham Zemmar* ***Photographe*** *Hicham Zemmar* ***Impression*** *Edit - www.edit-imprimerie.com* ***Gentlemen Drivers Édition*** *« Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931 -* ***www.gentlemendriversmag.com*** *gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours*

46

18

78

54

84
80

26

90

74

14

72

22

en bref
NATIONALES

par Youssef Bennour

La Hyundai Accent
en évolution

La presse marocaine avait rendez-vous au Mazagan Beach Resort d'El Jadida, le 17 juin 2011, pour la présentation de la toute nouvelle Hyundai Accent. Cette septième génération de la citadine coréenne séduit dès le premier coup d'œil grâce au design novateur Fluidic Sculpture qui privilégie le dynamisme des lignes. Comme sa grande sœur, la Sonata, dont il s'inspire, le nouvel opus affiche un profil de faux coupé et s'agrémente en plus de flancs travaillés, de blocs de phares deux tons disposés en yeux d'aigle, de phares antibrouillard en L et d'une large calandre hexagonale. À l'intérieur, même son de cloche avec un habitacle aux lignes plongeantes et une colonne centrale en Y divisant symétriquement le tableau de bord. Dans la foulée, l'habitabilité progresse et le coffre, avec ses 450 litres, offre un volume conséquent. La nouvelle Accent soigne également la sécurité en bénéficiant notamment d'un châssis et d'un sol en acier renforcé, ce qui permet une meilleure résistance aux chocs tout en ayant un poids réduit. Chapitre mécanique, la nouvelle Accent étrenne un nouveau bloc plus puissant avec 1.6 litre CRDI de 128 ch. Les tarifs, qui n'ont pas connu une grande inflation, démarrent à 155.000 DH, pour la finition Confort, et 169.000 DH pour la finition Maestro.

Renault Twingo
Lifting réussi

Depuis son lancement en 1993, la Renault Twingo a été vendue à plus de 2,4 millions d'exemplaires. Sa remplaçante vient d'arriver sur le marché marocain avec l'objectif de faire mieux que sa devancière. Se voulant moins originale, la nouvelle mouture n'en affiche pas moins une ligne plaisante caractérisée par des porte-à-faux réduits, des passages de roues marqués et une bouille sympathique rehaussée par des optiques en amande.

À l'intérieur, la petite Renault n'a pas entièrement renié l'héritage ludique du modèle précédent puisqu'elle opte pour l'instrumentation digitale centrale et le compte-tours niché au-dessus du volant. Mais elle se veut plus pratique grâce à quatre sièges indépendants et coulissants. L'équipement, autre point fort de la nouvelle Twingo, propose dès la finition de base ABS, double airbag, climatisation, autoradio CD-MP3 avec commande au volant, lève-vitres avant et rétros électriques. En haut du panier, la finition Miss Sixty cible une clientèle féminine et branchée comme l'illustre son accastillage (peinture rose, vitres surteintées, sellerie Alcantara, surtapis, baguettes latérales et bouclier teinte noire laquée) et son équipement (connexion Bluetooth et kit téléphone mains libres, régulateur/limiteur de vitesse, volant et pommeau de levier de vitesses gainés de cuir...). En matière de sécurité, la Twingo fait mieux que ses concurrentes en proposant un airbag 3D qui optimise la répartition des efforts en cas de choc entre la tête et le thorax du passager. Elle offre, en plus, un système ABS avec un répartiteur de freinage électronique et l'assistance au freinage d'urgence (AFU). Au chapitre mécanique, l'importateur marocain n'a retenu qu'une seule motorisation, le 1.2 16v 75 ch qui équipe la Clio III. Les tarifs proposés, de 114.900 DH à 125.200 DH, restent dans la moyenne de la catégorie.

Résidences

Business

Mall

Hôtellerie

Les appartements à rendement locatif d'Anfa Place Living Resort

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

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

Gestion locative assurée par :

Pestana
HOTELS & RESORTS

Un projet
INVERAVANTE

Commercialisé par
CBRE
CB RICHARD ELLIS

0522 946 946
www.anfaplace.com

ANFAPLACE
LIVING RESORT

La Kia Picanto
se redore le blason

Le best-seller de Kia, la Picanto, fait sa mue et le résultat est probant. Par rapport à son aînée, la nouvelle mouture affiche un regard bien plus expressif, un profil plus dynamique et des lignes tendues. À l'avant, elle reprend à son compte la signature stylistique actuelle de la marque avec des projecteurs anguleux, entourant une calandre en forme de lame de rasoir. La partie arrière, avec ses feux en forme de boomerang pointant vers l'extérieur, en parfaite harmonie avec une nervure médiane longeant les ailes, est moins conventionnelle. Cette cure de jouvence s'est accompagnée d'une inflation des mensurations en longueur et en largeur. Le coffre, avec une capacité de chargement accrue de 43 litres, n'est pas en reste. À l'instar de la carrosserie, l'habitacle reçoit un coup de jeune avec une belle présentation intérieure traduisant une réelle montée en gamme. Quant au poste de conduite, il s'agrémente d'un habillage façon alu qui souligne le volant et la planche de bord. En matière d'équipement, précisons que la nouvelle Picanto est proposée en quatre finitions: LX, LX Clim, EX et EX AT. À partir du troisième niveau, on a droit à l'airbag conducteur, aux lève-vitres arrière et aux rétroviseurs électriques, à la fermeture télécommandée, à des jantes alu de 14", etc.

Côté motorisation, la nouvelle Picanto offre un nouveau bloc de trois cylindres 1.0 litre de 69 ch qui se distingue par un appétit modéré grâce à son système d'admission Dual CVVT (calage variable des soupapes en continu). Les tarifs, qui n'ont connu qu'une légère augmentation, démarrent à moins de 100.000 DH pour plafonner à 127000 DH.

La nouvelle Megane
enlève le haut

Après la berline et le coupé, c'est au tour de la configuration coupé-cabriolet de débarquer sur le marché marocain. Si à l'avant la Mégane CC donne le ton en adoptant la face agressive du coupé, elle se révèle plus classique à l'arrière en s'affublant d'une poupe au design plus conventionnel. Le toit, constitué de deux éléments vitrés, ajoute à la luminosité de l'habitacle, mais il n'est manoeuvrable qu'à l'arrêt. À l'intérieur, peu de changements par rapport à la berline, à l'exception des contreportes redessinées et des sièges spécifiques. Si l'habitabilité à l'avant est satisfaisante, ce n'est pas le cas à l'arrière où l'espace est plus confiné. En revanche, bon point pour le coffre qui offre 447 litres et se révèle facilement accessible. En matière d'équipement, la seule finition figurant au catalogue ne propose que la sellerie cuir et le GPS en option. Sous le capot, également une seule motorisation au catalogue : 1.9 dci 130 ch, la même qui officie sous le capot du coupé. Proposée à partir de 299.000 DH, la Mégane III CC affiche un rapport prix/ prestations des plus compétitifs de sa catégorie.

Aïn Ifrane®
DU CÔTÉ DE LA NATURE.

SOURCE DE NATURE AU QUOTIDIEN

LA NATURE EST GÉNÉREUSE À L'ÉTAT PUR. PROTÉGEONS-LÀ, ELLE NOUS LE RENDRA BIEN. À LA SOURCE, AIN IFRANE, UNE EAU PURE ET LÉGÈRE QUI PUISE SON ORIGINE DANS LA NATURE. AIN IFRANE, UNE EAU DE SOURCE NATURELLE, RICHE EN CALCIUM ET EN OLIGO-ÉLÉMENTS QUI VOUS APPORTERA, TOUS LES JOURS, LES BIENFAITS DE LA NATURE.

PROTÉGEONS LA NATURE, LA NATURE NOUS LE RENDRA BIEN !

www.ainifrane.ma

TBWA\ALIF

INTERNATIONALES

par Youssef Bennour

BMW

restyle sa série 1

La BMW série 1 se prépare à passer la main à sa remplaçante qui sera présentée au prochain Salon de Francfort. Par rapport à sa devancière, la nouvelle mouture change de regard en adoptant de larges phares débordant sur les ailes. Elle s'affuble également d'une poupe plus massive et de nouveaux feux presque carrés. Le profil, lui, ne change pas, mais précisons tout de même que la longueur de la petite bavaroise a progressé de 8,5 cm. Le volume du coffre évolue lui aussi, passant de 330 à 360 dm³ et à 1200 dm³ banquette rabattue.
À l'intérieur, la présentation et la qualité perçue progressent. Au chapitre mécanique, la nouvelle série 1 proposera un 1.6 litre essence développant entre 136 et 170 ch et un Diesel de 2.0 litres développant selon les versions 116, 143 et 184 ch.
À noter que certaines versions peuvent recevoir une boîte automatique à huit rapports. Enfin, cette nouvelle génération intègre une panoplie complète d'équipements de sécurité, dont l'éclairage directionnel adaptatif, l'alerte de dérive avec avertisseur de collision et le régulateur de vitesse avec fonction de freinage.

BMW M3 CRT

La fibre de carbone fait son chemin

La marque à l'hélice compte utiliser la fibre de carbone dans la fabrication de ses futures voitures électriques. Et les premiers modèles à en profiter seront les i3 et les i8 électriques dont le lancement est prévu en 2013. Mais pour les plus pressés, il est dès aujourd'hui possible de commander une BMW dont la construction fait appel à ce matériau : c'est la M3 CRT. Basée sur la berline quatre portes, elle présente la particularité d'avoir un capot et des coques de sièges avant en fibre de carbone. Selon le constructeur, cela représente une économie de 70 kg. Outre ses pièces en carbone, la CRT présente la particularité de recevoir le moteur de la version GTS, plus puissant que le bloc de série de 30 ch grâce à une augmentation de la cylindrée (qui passe de 4 à 4,4 litres) et à une gestion modifiée de la boîte de sept vitesses à double embrayage.

Nouvelle BMW 520d

www.bmw.ma

Le plaisir de conduire

*Photo non contractuelle

CASABLANCA - OUJDA - CASABLANCA EN PREMIÈRE CLASSE AVEC UN SEUL PLEIN.

En avance sur son temps, avec une puissance de 184 ch, la nouvelle BMW 520d vous procure un plaisir de conduire inégalé. Désormais, grâce à sa nouvelle motorisation Diesel et une consommation de seulement 4.9l/100 km*, la nouvelle BMW 520d fait durer le plaisir en vous permettant de parcourir jusqu'à 1400 km* par plein dans un environnement raffiné. Pas étonnant qu'on dise que la nouvelle BMW 520d est l'un des véhicules les plus performants de sa catégorie. Venez la découvrir chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW 520d. 184 ch, 4.9 l/100 km. LE DIESEL PAR BMW.

BMW EfficientDynamics

520d | CO_2 : 129 g | 184 ch

*l'autonomie et la consommation dépendent du mode de conduite.

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

Réseau Smeia
Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40
Marrakech : Smeia Marrakech 05 24 32 72 32/33
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

Nouvelle Mercedes Classe M

Une évolution sans révolution

L'actuelle génération du ML lancée en 2005, en fin de vie, devrait prochainement être remplacée par un nouveau modèle dont les photos viennent d'être officiellement dévoilées par Mercedes. Esthétiquement, le baroudeur de la marque à l'étoile garde toujours une silhouette imposante et bodybuildée.
À l'avant, les changements consistent en l'adoption de phares inédits et d'un ensemble calandre-bouclier retravaillé. La poupe, elle, se distingue par des vitres de custode prolongées vers la lunette du hayon et de nouveaux feux plus larges.
À l'intérieur, la planche de bord, retouchée, intègre désormais un nouveau module de console centrale. Mais c'est au niveau technique que les changements sont les plus importants.

À commencer par la disponibilité en option d'un pack « On&Offroad » offrant six modes de conduite. S'agissant des motorisations, le nouvel opus en propose trois : deux Diesel, à savoir un V6 de 258 ch et un 4 cylindres de 204 ch, et un 3,5 essence développant 306 ch.

Freinage automatique

Volvo domine les débats

Selon les experts et les pilotes essayeurs de l'automobile club allemand, ADAC, le système de freinage automatique qui équipe les récentes Volvo est le plus sûr du monde.

Ce résultat a été révélé à l'issue d'un test comparatif qui s'est déroulé en mai dernier sur un circuit fermé du centre technique ADAC et qui a mis en concurrence six voitures : l'Audi A7, la BMW série 5, l'Infiniti M, la Mercedes CLS, la Volkswagen Passat et la Volvo V60. Pour tester leur freinage, ces véhicules ont dû affronter différents scénarios de circulation. À chaque fois, c'est la Volvo V60 qui s'est illustrée grâce à un freinage qui, en plus de s'appuyer sur un régulateur de vitesses adaptatif, dispose d'un module de freinage d'urgence automatique avec double alerte (sonore et sur le pare-brise).

Photo non contractuelle.

Eblouissante à plus d'un égard.

Technologies novatrices, nouveau design et équipements haut de gamme, la Classe C Nouvelle Génération va vous éblouir par ses multiples talents.
Une ligne musclée et racée, une allure sportive et dynamique, un intérieur généreux et luxueux... elle fait battre les cœurs !
Dotée de motorisations de dernière génération qui allient puissance, agilité et plaisir de conduite, la nouvelle Classe C demeure éco-responsable grâce aux mesures BlueEFFICIENCY.
La Classe C Nouvelle Génération vous garantit une tranquillité sur route et un confort de conduite souverain.

www.mercedesbenz.ma

125! ans d'innovation

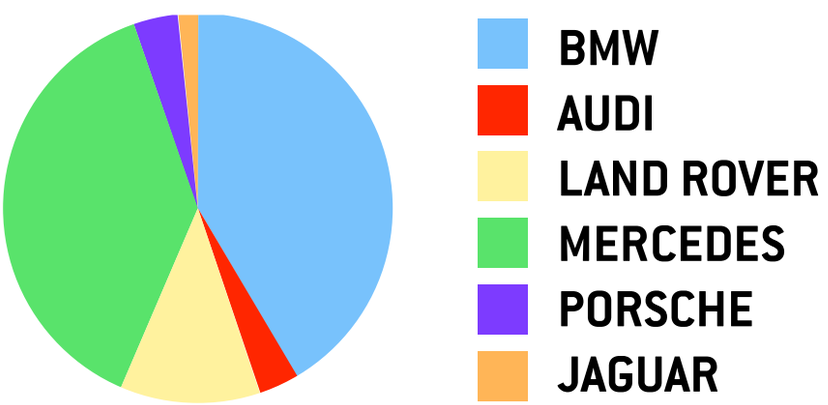
Mercedes-Benz
The best or nothing.

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • **Rabat :** Avenue Hassan II, Route de Casablanca - 0537 79 97 99
Concessionnaires : **Agadir** - 0528 23 98 32 • **El Jadida** - 0523 37 37 08 • **Fès** - 0535 96 09 78 • **Marrakech** - 0524 42 01 47 • **Meknès** - 0535 52 52 41
Safi - 0524 46 20 40 • **Tétouan** - 0539 71 40 40

La reprise se confirme

Après des contre-performances qui semblaient s'inscrire dans la durée, la reprise est de retour. En tout cas, c'est ce qui ressort des dernières statistiques de l'AIVAM (Association des importateurs de véhicules au Maroc), qui font état d'une hausse des ventes de véhicules particuliers de 8,94% à 40 919 unités, à fin mai 2011 comparativement à l'année précédente. Durant le seul mois de mai, les ventes se sont élevées à 9 032 voitures, soit une hausse de 3,1% par rapport au mois précédent.



Marché haut de gamme (Janvier-Mai 2011)

Dans ce contexte largement positif, le haut de gamme fait mieux que se défendre. Les chiffres de vente, dans ce segment, confirment le leadership de BMW qui a vendu durant les cinq mois de l'année courante 554 unités, ce qui lui a permis de réaliser une croissance de 15,9% par rapport à la même période de l'année dernière. Cette performance s'explique essentiellement par les bonnes ventes des 4x4 de la marque à l'hélice (X5, X3 et X1) et par l'entrée en lice de la nouvelle série 5 qui a été bien accueillie par la clientèle. En deuxième position, on retrouve l'éternel concurrent de la marque bavaroise, à savoir Mercedes. Sur les cinq premiers mois de l'année 2011, la marque à l'étoile a fait à peine moins bien que BMW, avec 511 immatriculations, soit une progression de 3,23% par rapport à 2010. Derrière ce résultat, on retrouve une bonne performance de la Classe C et surtout la version 200 CDI qui, grâce à son prix promotionnel, a pu écouler 26 unités au cours du seul mois d'avril. La troisième place du podium est trustée par une autre marque allemande, en l'occurrence Audi. La marque d'Ingolstadt n'est pas très loin du duo de tête avec 482 unités vendues, ce qui représente une hausse de 7,35%. Si l'arrivée de l'Audi A1 a permis à la marque de faire tomber dans son escarcelle une nouvelle clientèle jeune et branchée, il faut reconnaître que sa star des ventes est bel et bien le Q5. Plus précisément, la version 2.0 TDI de 170 cv dans sa finition AVUS qui a enregistré 49 ventes de janvier à fin mai 2011. La même motorisation dans sa configuration 140 ch a également séduit le public grâce à son prix étudié. Juste derrière le trio allemand, c'est une marque anglaise qui pointe le nez : Land Rover. Avec 157 unités écoulées, elle enregistre + 1,95% par rapport à la même période de l'année écoulée. Par modèle, sans surprise, c'est le Range Sport la vedette, plus précisément la version 3.0 L TDV6 HSE qui a totalisé 62 ventes. Loin derrière, se profile une autre marque allemande, Porsche, qui compte à son actif 50 ventes de janvier à mai 2011. Par rapport à 2010, elle fait plus que doubler sa performance, ce qui se traduit par une hausse de 117,39%. Le mérite de cette percée spectaculaire revient essentiellement au Porsche Cayenne dont la version Diesel a encore séduit 32 adeptes, preuve de la pertinence du virage pris par la marque de Zuffenhausen en intégrant le Diesel dans sa gamme.

WafaOto, tout un monde d'avantages

Avec Wafa Oto Mâallem, Wafa Oto Salarié, Wafa Oto Aaily, Fam'Oto, Wafa Oto WW, Tous Risques IKTISSADIA et Wafa Drive. Wafa Oto c'est un ensemble de produits et services qui vous permet de bénéficier du meilleur de l'assurance automobile et de rouler en toute sérénité. Pour plus d'informations, contactez votre assureur conseil.

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Entreprise régie par la loi 17-99 portant code des assurances.

AUTOCONCEPT

par Youssef Bennour

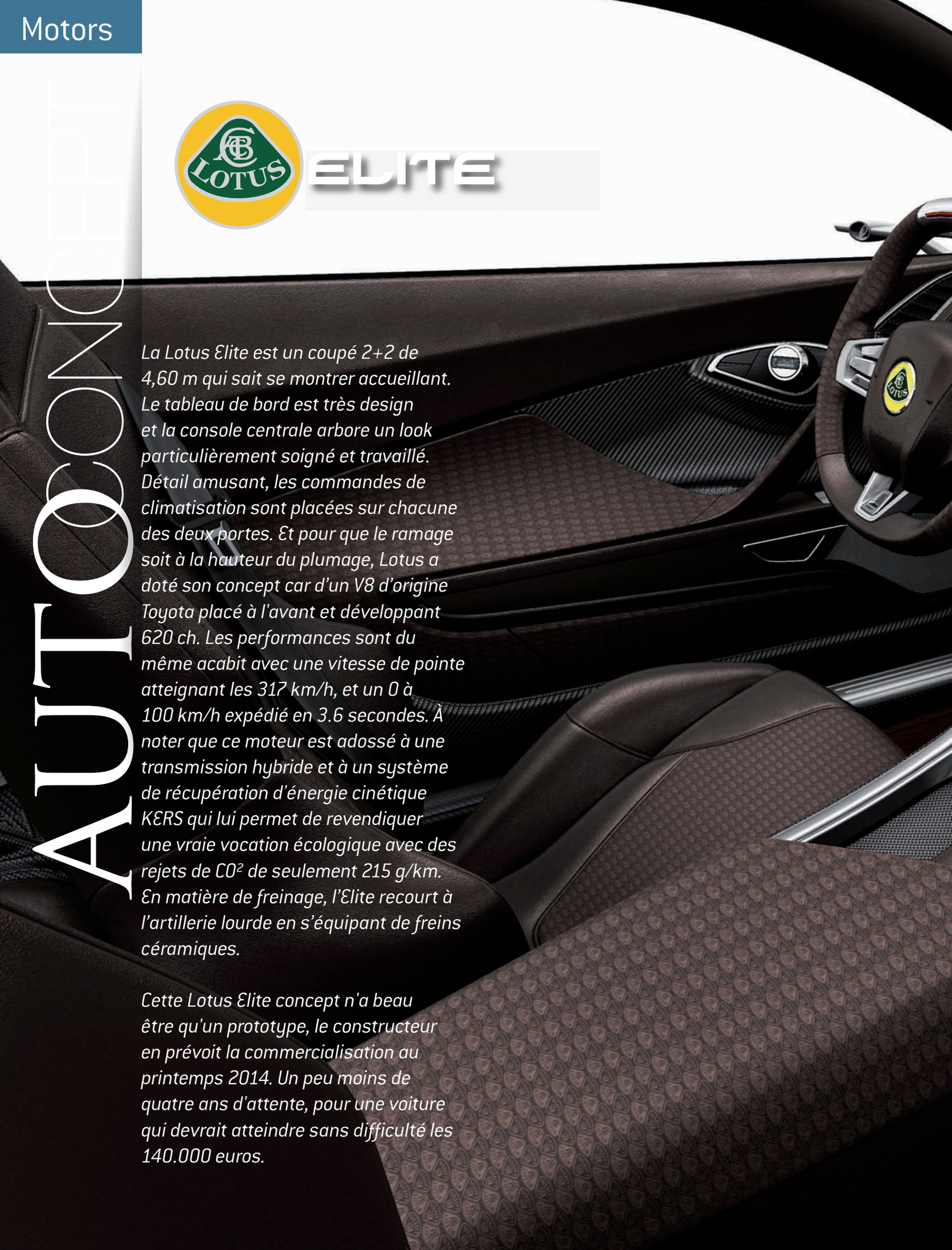
LOTUS ELITE

Élégance et sportivité

Dévoilé au Mondial Auto Paris 2010, le concept car Lotus Elite représente un avant-goût des futures productions de la manufacture anglaise. Véritable attraction au stand de la marque, l'Elite ne manque pas de sex-appeal avec son design conjuguant élégance et sportivité, des lignes mariant avec bonheur courbes et angles, des optiques très effilées agrémentées de feux à Led et ce toit en verre qui, en se rétractant, transforme cette beauté en cabriolet.

AUTOCONCEPT

LOTUS ELITE



La Lotus Elite est un coupé 2+2 de 4,60 m qui sait se montrer accueillant. Le tableau de bord est très design et la console centrale arbore un look particulièrement soigné et travaillé. Détail amusant, les commandes de climatisation sont placées sur chacune des deux portes. Et pour que le ramage soit à la hauteur du plumage, Lotus a doté son concept car d'un V8 d'origine Toyota placé à l'avant et développant 620 ch. Les performances sont du même acabit avec une vitesse de pointe atteignant les 317 km/h, et un 0 à 100 km/h expédié en 3.6 secondes. À noter que ce moteur est adossé à une transmission hybride et à un système de récupération d'énergie cinétique KERS qui lui permet de revendiquer une vraie vocation écologique avec des rejets de CO^2 de seulement 215 g/km. En matière de freinage, l'Elite recourt à l'artillerie lourde en s'équipant de freins céramiques.

Cette Lotus Elite concept n'a beau être qu'un prototype, le constructeur en prévoit la commercialisation au printemps 2014. Un peu moins de quatre ans d'attente, pour une voiture qui devrait atteindre sans difficulté les 140.000 euros.

Donato Coco, l'artisan du design de Lotus

D'origine italienne, Donato Coco est le responsable du design chez la marque anglaise Lotus depuis le 4 janvier 2010. Jusque-là Directeur du design avancé chez Ferrari, il a travaillé, à ce titre, sur les Ferrari F430 Scuderia, Spider 16M, Ferrari California, 599XX et F458 Italia. Auparavant, il était en poste chez Citroën, qui lui doit le design des C3, C3 Pluriel, Picasso Xsara, C2, C1 ou encore les ZX Rally Raid et Xsara WRC.

AUTOCONCEPT

par Youssef Bennour

Huayra

Un supercar de haut vol

Dans le cercle très fermé des supercars, la firme Pagani occupe une place à part. À l'image de son iconoclaste patron, Horacio Pagani, la marque se distingue par un mode de production artisanal et une image se nourrissant du caractère exclusif de ses réalisations. Son modèle phare, la Zonda, lancée en 1999, a permis à Pagani de se faire une renommée. Sa remplaçante, la Huayra, tout en exacerbant les qualités de sa devancière à tous les niveaux, capitalise sur ce succès.

AUTOCONCEPT

Huayra

Après sept ans de développement, la version définitive de la Huayra, remplaçante de la Pagani Zonda a été présentée au public à l'occasion du Salon de Genève 2011. Ce nom qui peut en déconcerter plus d'un fait référence à une légende maya, dans laquelle Huayra était le Dieu du Vent. C'est cet élément qui a été la principale source d'inspiration d'une auto voulue plus fluide. D'ailleurs, la nouvelle Pagani semble plus légère et moins extrême que sa devancière qui était affublée d'un aileron arrière hypertrophié. Pour accentuer ce style plus aérien, la Huayra adopte des portes papillon, à l'image de la Mercedes SLS AMG. Mais cela ne l'empêche pas pour autant de marquer une ressemblance évidente avec la Zonda R à l'avant, comme le laissent suggérer ses optiques et son museau allongé. De profil, la signature stylistique de la marque est tout aussi évidente avec une cabine largement portée vers l'avant. À noter l'effet dynamique créé par des lignes initiées au niveau des ailes avant qui se prolongent jusqu'aux échappements. En revanche, avec ses feux à triple projecteur encadrant quatre sorties d'échappement, l'arrière se montre plus original.

À l'intérieur, on découvre un habitacle un brin anticonformiste en ce qu'il mélange fibre de carbone, aluminium et cuir. Les sièges baquets, qui rappellent, si besoin est, que l'on se trouve à bord d'une super sportive, offrent l'avantage de s'adapter à la morphologie des heureux clients. L'équipement, lui, se montre prolifique et comprend, entre autres, un système multimédia, une chaîne Hifi, la navigation GPS, la climatisation automatique et le Bluetooth, des fonctionnalités commandées à partir d'un grand écran central tactile.

Pour la motorisation, Pagani n'a pas failli à ses habitudes en faisant ses emplettes chez AMG. Le V12 biturbo développe à présent 700 chevaux (soit 1,9 kilo par cheval). La vitesse

de pointe n'a pas encore été dévoilée, mais Pagani affirme que les pneumatiques développés sur mesure par Pirelli sont capables de résister à une vitesse supérieure à 370 km/h. Ce bloc est accouplé à une boîte séquentielle à sept vitesses et à palettes au volant.

Côté comportement routier, notons d'emblée que la Huayra bénéficie d'une monocoque très rigide faisant appel à un alliage en carbone et titane, le but recherché étant de favoriser la stabilité. De plus, l'italienne reçoit une suspension directement issue de celle de la Zonda R avec 4 roues indépendantes à bras triangulés superposés. Elle est construite selon une technologie utilisée par l'industrie aéronautique pour plus de rigidité, de solidité et moins de poids. Quant à la monte pneumatique P Zero en 19 et 20 pouces, elle a été spécifiquement développée par Pirelli pour permettre à la Huayra de supporter la déferlante puissance du V12 sur les deux roues arrière motrices.

Pour la partie aérodynamique, on notera la disparition de l'imposant aileron qui conférait de la stabilité à la voiture à haute vitesse. Celle-ci est désormais assurée par quatre panneaux, pilotés électroniquement, qui agissent en permanence afin de proposer un comportement neutre et sans roulis.

Bien évidemment, la Huayra dispose d'un système de freinage renforcé avec ABS de dernière génération développé par Bosch, des disques en carbone-céramique et des étriers à 6 et 4 pistons.

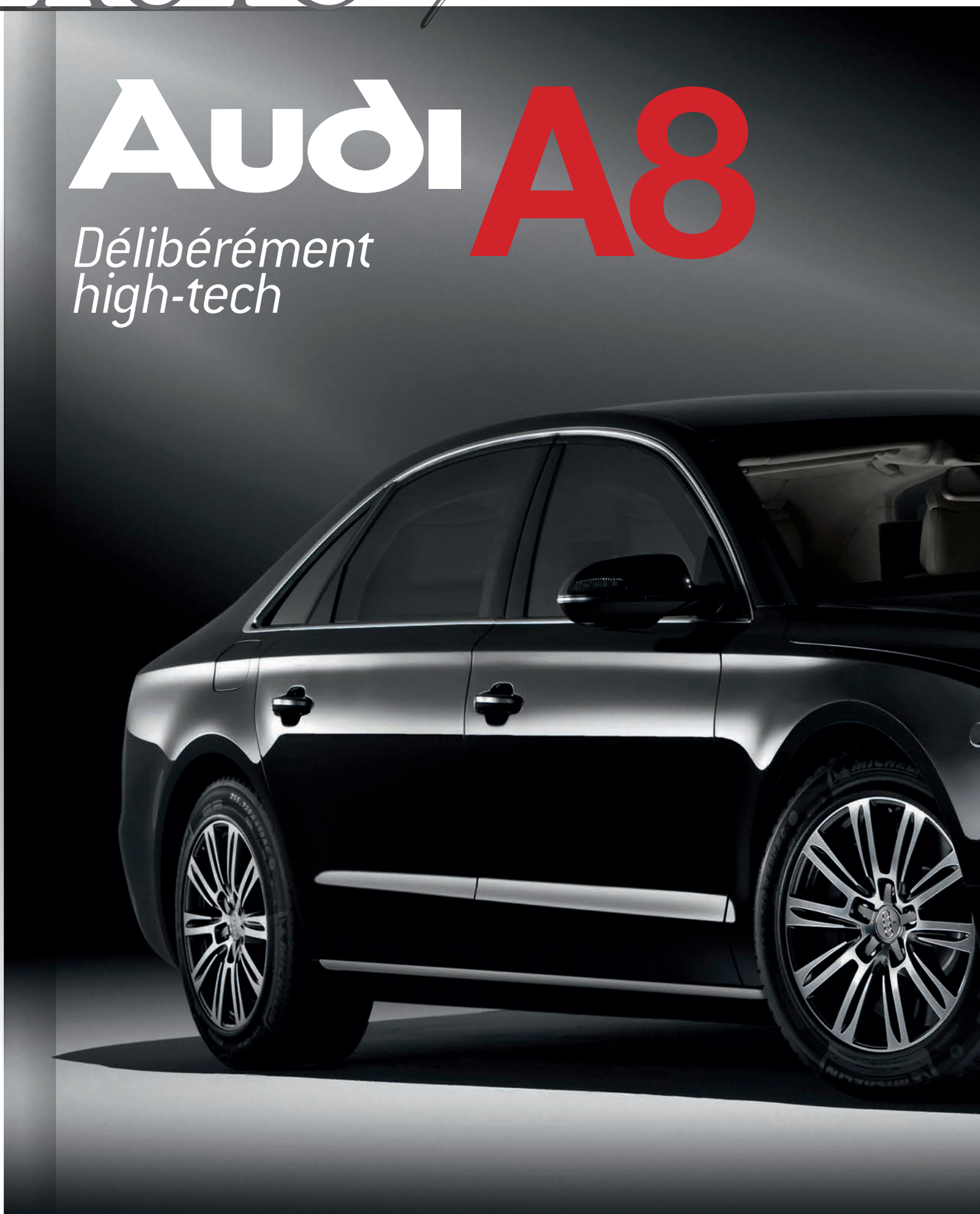
À travers la Huayra, Pagani démontre encore une fois qu'il est un grand maître artisan qui n'a nullement usurpé sa place aux côtés des marques de sport les plus prestigieuses au monde. Et comme d'habitude, son dernier bijou n'est pas destiné à la grande consommation. Sa production limitée à 20 exemplaires par an et son prix qui dépasse le million d'euros le prouvent amplement !

par Youssef Bennour

AUTO Exception

Audi A8

Délibérément high-tech



Alors que la Mercedes Classe S s'affirme à chaque génération comme le haut de gamme le plus statutaire du paysage automobile et que BMW continue à hésiter entre ostentation et sportivité à chaque renouvellement de sa Série 7, Audi confirme avec la A8, son nouveau vaisseau amiral, son parti pris radical pour la haute technologie.

Cylindrée :	*4.2L V8 turbo*
Puissance :	*372ch - 6800tr/min*
Couple :	*44,5 mkg - 3500tr/min*
Transmission :	*4x4*

Poids et Mesures

Poids à vide :	*1840 kg*
Dimension :	*5.14/1.95/1.46 (L/l/h)*
Réservoir :	*90 l*
Volume coffre :	*510 l*
Pneumatique :	*235/55 R 18*

Performances Globales

Vitesse max :	*250 km/h*
0 à 100 :	*5.7 s*
Consommation :	*13.3/7.2/9.5 l/100*
Autonomie :	*947 km*

Déjà présente à haute dose, bien que peu visible, sur les générations précédentes, cette technologie embarquée se dévoile désormais spontanément grâce à une nouvelle signature visuelle, entièrement composée d'électrodes luminescentes LED, qui accroche le regard comme aucune autre, identifiant sans ambiguïté la voiture, de jour comme de nuit. Champion de la signature lumineuse depuis qu'il a imposé ses fameuses LED en guise de feux de jour sur ses coupés R8 puis A5, Audi propose ici des optiques avant composées de LED à l'exclusion de tout autre type d'ampoule. Une technologie tout juste aperçue sur les dernières versions de la R8.

Le design signé par l'équipe de Stefan Sielaff poursuit et accentue la tendance actuelle chez Audi consistant à dessiner des voitures moins géométriques et puissamment structurées par le biais de quelques grandes lignes de force quasi saillantes sous la peau d'aluminium. La principale de ces lignes revêt l'apparence d'une arête parcourant tel un grand coup de crayon toute la ceinture de caisse. Cette courbe tendue à l'extrême, au point de paraître rectiligne, trouve son écho dans une arête inférieure, réellement rectiligne cette fois-ci, tout en étant légèrement ascendante, qui confère une belle assise à la voiture en la surbaissant visuellement, alors que la ligne de pavillon, inclinée façon coupé, trouve son prolongement dans une malle de coffre légèrement descendante. Outre son nouveau regard, le visage de l'A8 affirme son caractère avec une grande calandre en trapèze inversé dont la verticalité est rééquilibrée par d'épais « surlignements » de chrome horizontaux, tandis que deux ouïes répondent de part et d'autre au dessin des optiques. Audi osant enfin les effets de style, le dessin général s'est considérablement enrichi.

Au V qui structure le capot répond un nouveau dessin -en V- de la planche de bord, lequel permet de mettre en valeur la console centrale à partir de laquelle l'essentiel des réglages de confort et de conduite s'effectue avec un maximum « d'intuitivité ». Comme à l'accoutumée, la finition reste une référence en la matière. Par contre, de réels efforts ont été entrepris pour rendre l'habitacle plus chaleureux. Ainsi, le

bois se fait plus présent et plus enveloppant, tant à l'avant qu'à l'arrière, se mariant à la perfection avec l'aluminium et la sellerie cuir. L'éclairage intérieur a également gagné en raffinement, notamment avec ces fins bandeaux lumineux qui surplombent les pieds et entourent le plafonnier avant. À l'arrière, vous pouvez transformer votre banquette en deux sièges présidentiels rien qu'en faisant tomber l'accoudoir. D'un format colossal, ce dernière révèle alors incrustations en bois, rangements divers et variés et, surtout, les commandes de la climatisation arrière. Mais l'innovation la plus spectaculaire concerne la nouvelle interface multimédia. À la platine à molette habituelle a été adjoint un « tactile pad », semblable à celui des ordinateurs portables, qui permet de tracer des lettres du bout du doigt pour indiquer, par exemple, la destination que vous désirez encoder dans le GPS. Une solution apparemment séduisante, mais dont il est difficile d'apprécier l'impact avant de l'avoir testée en conditions de conduite réelle. Quoi qu'il en soit, les réfractaires au « tactile pad » pourront toujours se rabattre sur la molette traditionnelle, les deux interfaces cohabitant sur chaque modèle.

Fidèle à l'aluminium

Sur le plan de la structure, Audi reste bien sûr fidèle à la carrosserie en aluminium montée sur un châssis « space frame » du même métal. Cette technologie, dont il a été le pionnier avec la première A8 de 1994, a permis de contenir le poids à 1835 kg pour la V8 FSI à transmission quattro, soit un léger surpoids de 35 kg par rapport au modèle précédent équivalent, qu'explique un surcroît de technologie embarquée sans lequel la nouvelle version serait plus légère que l'ancienne. La nouvelle A8 est disponible chez CAC avec un premier choix de quatre motorisations : un V8 essence 4.2 FSI de 372, un V8 Diesel 4.2 TDI de 350 ch et un V6 Diesel 3.0 TDI de 250 ch et un V6 TFSI essence de 290 ch. Chacune de ces versions sera équipée de la transmission intégrale quattro et d'une nouvelle boîte Tiptronic à 8 rapports.

par Lina Mouafak

AUTO *Exception*

NISSAN GT-R

Une tueuse de mythe

Cylindrée :	*3.8L V6 +2 turbos*
Puissance :	*530ch - 6400tr/min*
Couple :	*61,2 mkg - 3200tr/min*
Transmission :	*4x4*

Poids et Mesures

Poids à vide :	*1740 kg*
Dimension :	*4.66/1.90/1.37 (L/l/h)*
Réservoir :	*74 l*
Volume coffre :	*315 l*
Pneumatique :	*255/40 R 20 - 285/35 R 20*

Performances Globales

Vitesse max :	*315 km/h*
0 à 100 :	*3 s*
Consommation :	*17.3/8.9/12 l/100*
Autonomie :	*616 km*

Contrairement à la plupart des voitures de sport modernes, la Nissan GT-R n'a en aucun cas été conçue pour séduire. Cet étrange engin a été créé avec pour seule vocation d'être efficace. Et comme pour une voiture de sport, l'efficacité se mesure au chronomètre, de préférence sur circuit, le bolide nippon est médiatiquement né au Nûrburgring, quand un pilote d'essai maison signa, la première fois, un temps qui laissa pantois tous les constructeurs allemands habitués à limer ce même bitume, Porsche en tête. Avec 7 mn 26 s 70, un mythe était né. Mais que valait vraiment la GT-R pour une conduite au quotidien, qu'elle soit sportive ou tout simplement utile ?

Dès l'abord, la GT-R impressionne. Son design volontairement viril, « aux antipodes des productions italiennes influencées par la beauté féminine », dixit Shiro Nakamura, patron du style Nissan, assène plus qu'il ne suggère un sentiment de puissance mécanique. Sa poupe sculptée d'un seul bloc et surmontée d'un solide aileron semble affirmer que le train arrière ne manquera jamais d'adhérence. Un sentiment qui ne sera jamais démenti. Et comme pour une voiture de course dérivée de la série, chaque partie de la carrosserie semble hypertrophiée sous la poussée interne des organes mécaniques, tandis que les prises d'air sont multipliées à l'envi.

A l'intérieur, même s'il n'y a aucune ressemblance esthétique avec la Porsche, les places arrière se révèlent purement symboliques et la philosophie on ne peut plus carrée «un bouton, une fonction», chère à la 911 GT3, règne en maître.

Le bolide nippon est médiatiquement né au Nûrburgring, quand un pilote d'essai maison signa, la première fois, un temps qui laissa pantois tous les constructeurs allemands, Porsche en tête, habitués à limer ce même bitume.

Ergonomie et information

Judicieux et bienvenu pour les conducteurs de petite taille, l'asservissement du bloc des cadrans à la colonne de direction. Si bien que la jante du volant ne viendra jamais masquer les informations, quel que soit le réglage de hauteur choisi. Amusants, les onze panneaux visibles sur l'écran principal qui vous inondent d'informations dignes d'une télémétrie, mais qu'il est extrêmement dangereux d'essayer de lire en temps réel au vu du nombre de G latéraux que l'on encaisse dans un virage abordé à vive allure.

Le bolide enchaîne les virages à un rythme qui dépasse très vite l'entendement. Vous avez beau retarder progressivement vos freinages et anticiper vos accélérations, rien ne se passe... si ce n'est que vous allez de plus en plus vite, sans jamais parvenir à mettre la GT-R en difficulté. Difficile de parler de voiture sous-motorisée quand on dispose d'un V6 biturbo de 530 ch et 628 Nm. En fait, le comportement exceptionnel de la GT-R repose sur au moins 4 facteurs : d'abord, le bon équilibre des masses (53% à l'avant et 47% à l'arrière), grâce à la position transaxle de la boîte de vitesses à double embrayage ; ensuite, une transmission intégrale qui favorise la propulsion jusqu'à 100%, mais qui peut basculer jusqu'à 50% du couple vers le train avant, des pneumatiques Dunlop spécifiques, aussi adhérents que prévenants en zone de décrochage, et enfin un CX ramené à 0,26 grâce à la modification du diffuseur arrière.

La boîte à double embrayage fait preuve d'une telle efficacité en mode automatique, surtout sur le programme Race, que jouer des palettes pour passer manuellement les rapports paraît superflu. Si la position R pour Race offre en toute logique un amortissement en béton, parfait pour le circuit, la position dite normale se révèle à peine plus confortable !

Sur le papier, les chiffres des performances bousculent bien des références. Une vitesse de pointe de 310 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 3,5 s situent la GT-R au milieu d'un parterre exceptionnel, constitué de Ferrari F430 Scuderia, Porsche 911 GT3, Corvette ZR1 et autre Lamborghini Gallardo. Mais au-delà de ces chiffres, c'est la faculté de les reproduire sur pratiquement tous les terrains et dans toutes les conditions climatiques qui laisse pantois l'heureux conducteur de ce terrible engin.

Rarement une voiture de sport ne nous a parue aussi efficace et facile à conduire en toutes circonstances. Elle ferait également preuve d'une réelle polyvalence au quotidien avec son grand coffre pour les week-ends.

AUTO Nouveauté

par Youssef Bennour

Il y a un peu plus d'un an, Volkswagen lançait au Maroc la Passat CC, un modèle de caractère. Une nouvelle et judicieuse politique de niche dont n'ont pas manqué de profiter les amoureux de voitures à forte personnalité.

Confortable à tout point de vue...

AUTO Nouveauté

CC. Ce suffixe pourrait laisser supposer qu'il s'agirait là d'un modèle à toit escamotable. Pourtant, il n'en est rien. Contrairement aux Peugeot CC, dans le cas de la Volkswagen Passat, CC signifie Confort Coupé. Tout simplement. Une profession de foi réunissant en deux mots la philosophie d'un concept identique à celui développé par Mercedes-Benz pour la CLS.

Résultat, la Passat CC conjugue l'élégance d'une sportive et l'habitabilité d'une berline, un coupé à quatre portes en somme, que d'aucuns pourraient qualifier d'une sorte de quadrature du cercle automobile.

En fait, la CC, qui est particulièrement agréable à regarder n'a rien à voir avec une Passat « normale », cette berline statutaire aux lignes classiques. Légèrement plus longue et plus basse, elle arbore une silhouette agréable, fluide, et paraît bien plus élancée en raison de son pavillon écrasé, à la custode fuyante, loin des canons conventionnels de la berline familiale qui lui sert de base. La plate-forme technique est en effet commune aux deux carrosseries, tout comme l'intérieur, repris intégralement, à quelques détails près.

Si la finition de la Passat est déjà d'un excellent niveau, celle de la CC semble avoir fait l'objet d'une attention toute particulière. Des inserts chromés soulignent l'aspect soigné de l'habitacle. L'ensemble des commandes et des fonctions, profitant de l'excellente ergonomie originale de la Passat, est mis en valeur par des équipements abondants. Ergonomiques, les quatre sièges de la CC assurent maintien et confort parfaits. Bien que très spacieuse en profondeur et en largeur -l'empattement de la CC est identique à celui de la Passat. Les places arrière sont bien sûr limitées en hauteur sous plafond du fait de la ligne fuyante de l'arrière. Mais il est aussi vrai que les clients de ce type de voiture se

Cylindrée :	*1.8L 4 cyl.*
Puissance :	*160ch - 5000tr/min*
Couple :	*25,5 mkg - 1500tr/min*
Transmission :	*Avant*

Poids et Mesures

Poids à vide :	*1430 kg*
Dimension :	*4.80/1.86/1.42 (L/l/h)*
Réservoir :	*70 l*
Volume coffre :	*532 l*
Pneumatique :	*235/45 R 17*

Performances Globales

Vitesse max :	*222 km/h*
0 à 100 :	*8.6 s*
Consommation :	*9.9/5.9/7.4 l/100*
Autonomie :	*945 km*

soucient moins d'habitabilité que d'allure.
D'autant que la CC a bien d'autres arguments à faire valoir. A finition égale, avec la Passat ordinaire, la CC propose en effet de nombreux autres équipements. Parmi ces derniers, les aides électroniques à la conduite, tel le Lane Assist, un système de guidage installé pour la première fois sur une Volkswagen et qui évite de dévier de sa voie. Comme sur les autres marques qui l'ont déjà adopté, ce système est particulièrement efficace et sécurisant. Ainsi, la petite résistance au volant lors d'un changement de file s'efface dès que l'on a actionné son clignotant. Ou encore le châssis adaptatif, avec ses trois positions, normal, sport et confort ; le contrôle de distance automatique ACC, qui fonctionne de 0 à 210 km/h avec un système de réduction de la distance de freinage ; le système d'aide au stationnement, la vision vers l'arrière étant très limitée à travers la lunette arrière, une caméra de recul est particulièrement opportune. En somme, un éventail de prestations pratiques et efficaces qui vient agréablement rehausser l'agrément naturel de la Passat. En matière d'équipements conventionnels, on notera, outre les sièges sport ergonomiques, des roues en alliage de 17 pouces...
Trois motorisations sont proposées, un 4 cylindres 2 litres turbo Diesel de 140 ch, un 4 cylindres essence 1,8 litre de 160 ch et un V6 3,6 litres de 300 ch, ces deux derniers à injection directe d'essence. Le V6, dont il est question dans cet article, est associé en série à une transmission 4 motion et à une boîte DSG robotisée à double embrayage à six rapports de type séquentiel avec palettes au volant.
Certes, le châssis sport de série, qui confère un avantage aux Passat dotées de la meilleure aérodynamique, a certainement un effet positif, ne serait-ce qu'en termes de consommation. Globalement, le V6 4 motion, qui arbore un comportement sain, se révèle très efficace, la transmission intégrale apporte un indéniable surcroît de sécurité et ne pénalise pas, outre mesure, le dynamisme du comportement, très neutre, de la voitureE et la motricité est toujours excellente. Le V6 3,6 l, spécifique à la CC, n'est proposé sur aucun autre modèle du groupe. Il sert, sans rechigner et sans bruit, ses 300 ch, bien secondé par la transmission DSG. Et la boîte de vitesses ne souffre aucunement des changements rapides, ce qui permet une meilleure exploitation de cette puissance. Au final, les qualités esthétiques et dynamiques de la Passat CC devraient lui assurer un beau succès commercial, ce qui est d'ores et déjà le cas. Pour preuve, depuis son lancement au Maroc, il s'en est déjà vendu plus de 150 unités.

AUTO Nouveauté

par Youssef Bennour

Giulietta

Trèfle à quatre feuilles vert
Un retour tonitruant

Après une longue traversée du désert, Alfa Romeo est en train de revenir avec force au devant de la scène. Ses derniers modèles, la Mito et la Guilietta, rencontrent un franc succès à l'international et le Maroc ne déroge pas à la règle. En effet, au Royaume, les ventes soutenues de la citadine et de la compacte de la marque au Biscione lui ont permis de bien se positionner sur les deux segments. Fort de ce succès, l'importateur local vient d'introduire une version musclée de la Guilietta dont le patronyme, Quadrifoglio Verde, évoque le glorieux passé de la marque dans la compétition automobile.

Cylindrée :	*1.7L 4cyl.*
Puissance :	*235ch - 5500tr/min*
Couple :	*34 mkg - 1900tr/min*
Transmission :	*Avant*

Poids et Mesures

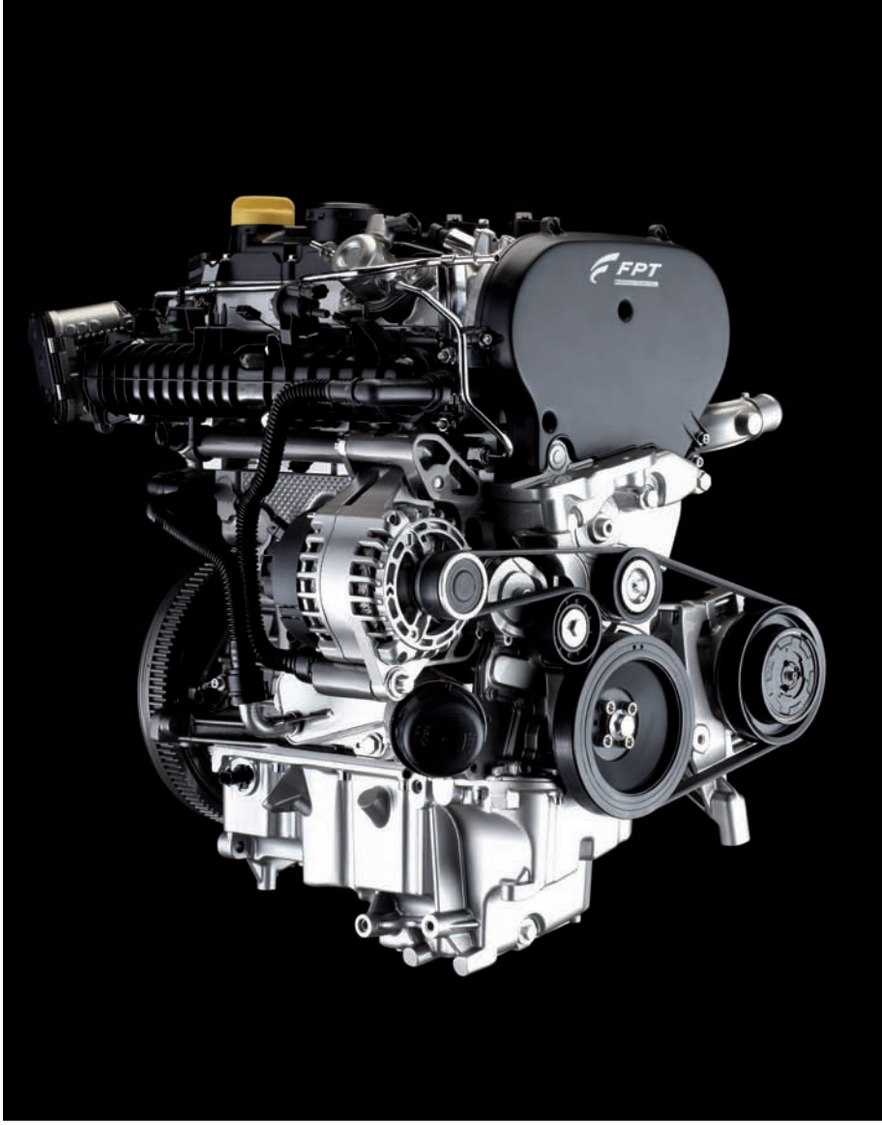
Poids à vide :	*1320 kg*
Dimension :	*4.35/1.80/1.46 (L/l/h)*
Réservoir :	*60 l*
Volume coffre :	*350 l*
Pneumatique :	*225/50 R 17*

Performances Globales

Vitesse max :	*242 km/h*
0 à 100 :	*6.8 s*
Consommation :	*10.5/5.2/7.6 l/100*
Autonomie :	*789 km*

Ce 1750 TBi se permet le luxe d'offrir la meilleure puissance spécifique jamais atteinte par une Alfa Romeo de série avec 134 ch/ litre.

Loin de faire dans la discrétion, la Giulietta Quadrifoglio Verde tient d'emblée à prouver qu'elle est digne du blason qu'elle arbore. Et pas n'importe lequel puisqu'il s'agit du fameux trèfle à quatre feuilles vert, héritage du passé sportif de la marque depuis 1923. Pour ce faire, la sulfureuse italienne a fait appel à un accastillage à tonalité sportive. Au menu, des coques de rétroviseurs en métal satiné, des bas de caisse prononcés, un vitrage assombri ou encore un spoiler arrière. Et ce n'est pas tout, puisque les deux sorties d'échappement sont repoussées aux extrémités du bas de bouclier, tandis qu'à l'avant, les projecteurs reçoivent un fond noir, ajoutant ainsi à l'agressivité du regard. Des jantes en titane chaussant des pneus de 18" et laissant apparaître les étriers rouges des freins Brembo parachèvent l'ensemble.



À l'intérieur, la sportivité est également de mise avec une planche de bord habillée d'aluminium brossé assez typique du style néo-rétro, des pédaliers en aluminium, une surpiqûre rouge sur la sellerie, un gainage en cuir pour le volant et un écran escamotable dans la planche de bord. Les rangements, quant à eux, ne brillent ni par le nombre ni par la taille. En revanche, l'habitabilité enregistre de beaux progrès par rapport à la 147 grâce à un empattement rallongé de 8 cm (2,63 m), même si la garde au toit s'avère toujours quelconque à l'arrière. Quant au coffre, il offre une capacité de chargement de 350 dm3 et se distingue par des formes simples qui en facilitent l'accès.

L'équipement de la Quadrifoglio s'aligne sur la finition la plus chic de la gamme (Distinctive Pack) en offrant, entre autres, 6 airbags, radar de recul, volant cuir avec surpiqûres rouges, système Blue&Me avec commandes au volant, ordinateur de bord, autoradio CD MP3 + système de navigation ainsi que la climatisation auto bizone. Cette dotation est enrichie d'une panoplie d'assistants à la conduite tels que l'ABS avec EBD, l'ASR et le MSR.

Sous son capot, la plus sportive des Giulietta abrite un « cuore sportivo » qui ne cube que 1,8 litre, mais qui, grâce à la suralimentation et à l'injection directe d'essence double variateur, arrive à développer une puissance de 235 ch et 340 Nm de couple. Au passage, ce 1750 TBi se permet le luxe d'offrir la meilleure puissance spécifique jamais atteinte par une Alfa Romeo de série avec 134 ch/litre. Les performances sont à l'avenant avec une vitesse de pointe de 242 km/h et un 0 à 100 km/h en 6,8 secondes. Côté appétit, le moteur profite de sa faible cylindrée pour en remontrer à la concurrence, avec une valeur moyenne annoncée à 7,6 l/100 km. À noter que ce bloc est associé au système maison DNA qui, via une molette sur la planche de bord, permet de personnaliser le comportement de la voiture grâce à trois types de conduite (Dynamic, Normal ou All Weather). Ce dispositif est secondé par le différentiel électronique Q2 qui veille à assurer une transmission correcte de la puissance au sol.

Au final, la Quadrifoglio Verde, proposée par l'importateur marocain à 380 000 DHS, ne fait que sublimer les qualités d'une Giulietta déjà fort bien réussie. Après plusieurs années de patience, les inconditionnels de la marque sont dignement servis. Ne dit-on pas que tout vient à point à qui sait attendre ?

par Youssef Bennour

AUTO *Dossier*

À bride abattue *en décapotable*

Dans l'univers automobile, il existe une catégorie de voitures qui se conjugue au superlatif, les supercars. Grâce à leurs caractéristiques exceptionnelles, ces bolides permettent à leurs heureux propriétaires d'accéder à une dimension enivrante du plaisir automobile. Mais déclinés en décapotables, les conduire devient un pur moment d'extase. Pour le plaisir des yeux, voici une brochette de celles les plus convoitées au monde.

Mercedes SL AMG

En 2008, la Mercedes SL s'est refait une beauté avec des modifications esthétiques et des nouveautés techniques au programme. Esthétiquement, elle adopte une nouvelle calandre, élargie en forme de flèche, de nouveaux phares dans le même esprit que ceux de la CLS, un double bosselage sur le capot et des sorties d'air sur les flancs. La partie arrière est moins radicale avec des feux arrière presque à l'identique, seul un imposant extracteur permettant de distinguer la nouvelle SL de l'ancienne au premier coup d'œil. À l'intérieur, les transformations sont moins visibles. N'ont été modifiés que le volant, l'instrumentation et le système multimédia qui adopte la dernière génération du système «Command». L'équipement, lui, est de haut niveau et comprend, entre autres, des sièges et une colonne de direction à réglage électrique, avec fonction mémoire, un lecteur DVD et des buses de lave-glace chauffantes. Côté technique, le roadster Mercedes s'est offert une toute nouvelle direction «direct steering» à démultiplication variable. S'agissant des motorisations, la SL AMG se décline en deux versions : la 63, qui abrite un V8 de 525 ch, et la 65 un V12 biturbo de 612 ch, des moteurs qui en font de véritables dragsters. Avis aux amateurs de sensations fortes...

Porsche 911 Turbo cabriolet

Le charme intemporel de la Porsche 911 cabriolet aura toujours des adeptes de par le monde. Ceci explique pourquoi sa ligne n'a pas beaucoup changé. L'actuelle génération ne diffère pas beaucoup par rapport à la précédente si ce n'est au niveau des boucliers retravaillés et des phares avant restylés. La Porsche reste entièrement fidèle à la capote électrique entièrement automatique qui se déploie en 20 secondes jusqu'à 50 km/h, une opération qui peut également s'effectuer à distance grâce à la télécommande. Pour nous charmer, l'habitacle compte sur la très grande liste d'options et d'équipements. Intérieur carbone, cuir ou encore alcantara, la personnalisation rend chaque 911 unique. Dans tous les cas, la finition et l'assemblage sont exemplaires. L'ergonomie est très bien étudiée et l'habitabilité d'un bon niveau. Au chapitre mécanique, la version Turbo reçoit un six cylindres suralimenté qui développe la puissance de 500 ch. Pour transmettre cette généreuse cavalerie au sol, cette 911 compte, entre autres, sur son efficace transmission intégrale.

Maserati GranCabrio

Ceux qui n'ont pas eu la chance d'acquérir l'exclusif 8C peuvent toujours se consoler au volant du coupé GranTurismo qui, fort de ses lignes sensuelles, est loin de passer inaperçu. Dérivée du coupé, la version « Topless » réussit à se montrer aussi attractive tout en offrant la joie de la balade cheveux au vent. Ceci est d'autant plus vrai que l'italienne opte pour un couvre-chef en toile qui a le mérite de ne pas dénaturer la ligne du coupé. Autre point fort du cabriolet Maserati, il peut aisément accueillir quatre adultes grâce à sa longueur de 4,88 m et à son empattement important. À l'intérieur, on retrouve l'habitacle du coupé, ce qui n'est pas pour nous déplaire. Au menu, présentation soignée et finition flatteuse. Sous le capot de la belle italienne, prêt à bondir, un huit cylindres en V de 4,7 l qui développe la puissance respectable de 440 ch. Un bloc qui entonne à chaque accélération un concerto digne des plus grands ténors. La cavalerie est transmise aux roues via une boîte automatique ZF à six rapports offrant trois modes de fonctionnement (normal, sport et manuel) qui modifient également les réglages de la suspension active Skyhook.

AUTO Dossier

Ferrari California

Alors que les V8 Ferrari ont pour habitude de loger à l'arrière, la Ferrari California est le premier modèle du cheval cabré à faire exception avec un huit cylindres placé à l'avant. À part ce détail technique, la California est une Ferrari authentique avec une ligne comme seule la firme de Maranello sait en faire. Résultat, une silhouette musclée, compacte et râblée qui flatte l'œil. À bord, une séduisante présentation sportive et des matériaux nobles tels que le cuir, l'aluminium brossé et l'alcantara, le tout rehaussé par une finition remarquable et une ergonomie des plus soignées. La California n'est pas une vraie 2+2 puisque l'espace à l'arrière suffit juste à poser quelques bagages. Mais ce n'est pas un défaut rédhibitoire, tant il est vrai que sa vocation première est de distiller des sensations fortes. Et sur ce terrain, la California se montre digne de son blason grâce aux vocalises et aux performances de son moteur V8. Fort de 460 ch et de 490 Nm de couple, ce bloc permet à la belle italienne de dépasser les 300 km/h en pointe et de passer sous la barre symbolique des 4 secondes dans l'exercice du 0 à 100 km/h. Ceci n'en fait pas pour autant une Ferrari radicale comme la 458 Italia, par exemple, en raison du poids important qu'elle accuse sur le train avant et du tarage soft de ses suspensions.

Audi R8 Spyder

Version découvrable de l'Audi R8, la Spyder a été lancée début 2010 avec l'intention de tailler des croupières à la Maserati GranCabrio et autre Ferrari California. Quoique proche esthétiquement du coupé, la Spyder n'en présente pas moins quelques spécificités comme la baie de pare-brise intégralement en aluminium, la disparition des Sideblades derrière les portières et l'apparition de grilles d'aération sur le capot moteur. Comme la plupart de ses congénères, l'Audi a cédé aux sirènes de la capote en toile qui s'actionne automatiquement en 19 secondes jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. Mais ce n'est pas tout, puisqu'il est possible de baisser la vitre arrière tout en conservant la capote pour profiter des vocalises du V10 même en temps de pluie. Avec ses 525 ch et fort d'un couple de 530 Nm, il permet au cabriolet de la marque aux anneaux de dépasser les 310 km/h en pointe et d'expédier le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. Sur la route, le Spyder devrait faire preuve d'un comportement souverain grâce à ses suspensions pilotées Magnetic Ride qui adaptent l'amortissement à l'état de la route.

Bentley continental GTC

Quatre ans après le lancement de la Bentley Continental GT, sa variante découvrable baptisée GTC arrive sur le marché en 2006. Étroitement dérivée du coupé, elle en reprend les attributs stylistiques, notamment les deux doubles projecteurs et la calandre. En guise de couvre-chef, la Continental GTC utilise une capote souple triple épaisseur, entièrement automatique, qu'il est possible de manœuvrer jusqu'à une vitesse de 30 km/h. À bord, on retrouve l'habitacle du coupé qui se distingue par son agencement luxueux. L'équipement est au diapason du standing de la voiture puisque sont offerts, de série, sièges électriques avant chauffants, avec option massage, climatisation automatique, navigation par DVD, etc. Techniquement, grâce à sa plate-forme empruntée à la Phaeton et sa transmission intégrale, l'anglaise est bien armée pour affronter la route. Il faut dire que c'est un minimum au regard du potentiel du 12 cylindres qui développe la puissance phénoménale de 560 ch. Ainsi dotée, la GTC dépasse les 300 km/h en pointe et exécute le 0 à 100 km/h en à peine plus de 5 secondes. Une prouesse quand on sait que son poids frise les 2,5 tonnes.

Alfa Romeo 8C Spider

Dérivée du magnifique Coupé Alfa Romeo Competizione, la déclinaison cabriolet en reprend les lignes sensuelles qui rappellent à bien des égards l'Alfa Stradale 33 de 1967. Assemblé chez Maserati, le cabriolet est aussi exclusif que le coupé avec une production limitée à 500 exemplaires. Pour son Spider, Alfa a opté pour une capote qui se replie en Z grâce à un système électro-hydraulique. Suggestive à l'extérieur, la 8C l'est également à l'intérieur avec un équipement fourni et des garnissages de très belle facture associant l'alu poli à la main, le cuir et le carbone. Au niveau comportement routier, la 8C Spyder est taillée pour la conduite sportive grâce à la très bonne rigidité de sa carrosserie et du fond plat avec extracteur qui lui permet de croiser à très grande vitesse, sans aileron. Pour se mouvoir, l'Alfa a emprunté à la Maserati le V8 Ferrari de 450 ch qui, dans la configuration décapotée, ravira les mélomanes par ses superbes vocalises. Les sensations sont également au rendez-vous avec un 0 à 100 km/h expédié en 4,5 secondes et une vitesse de pointe dépassant les 290 km/h. S'agissant du freinage, la marque au Biscione n'a pas fait dans la demi-mesure en équipant son Spyder de freins en céramique qui présentent l'avantage d'être à la fois légers et endurants.

AUTO Dossier

Rolls-Royce Drophead coupé

Directement déclinée du prototype 100 EX, dévoilé en 2004 pour célébrer le centenaire de la marque, la Drophead coupé est la version décapotable de la Phantom. D'ailleurs, les deux variantes reposent sur la même plate-forme avec l'avantage de la longueur pour le coupé. Mais la Drophead est loin d'être une simple Phantom décapotée puisqu'elle dispose de panneaux extérieurs spécifiques. Pour renforcer la rigidité de sa découvrable, BMW a fait dans l'originalité en optant pour des portes à ouvertures antagonistes. À l'instar du coupé, la découvrable s'autorise quelques fantaisies qui renforcent son caractère exclusif comme les parapluies intégrés dans les ailes avant. Fidèle à la tradition de la marque, l'habitacle se montre luxueux et très bien fini. Sous le monumental capot, on retrouve un V12 issu de la BMW 760i, mais dont la cylindrée a été portée à 6,75 litres. Ses 460 ch s'avèrent largement suffisants pour conférer à ce mastodonte de plus de 2,6 tonnes des performances de GT. Au final, la Drophead correspond parfaitement à l'image de ce que l'on fait de Rolls-Royce : une voiture très luxueuse qui n'est à la portée que d'une poignée de privilégiés richissimes, capables de débourser plus de 450.000 euros pour voir le Spirit Of ecstasy qui trône au bout du capot.

Lamborghini Gallardo Spyder

Deux ans après son lancement, la Gallardo Spyder a profité en 2008 d'un léger restylage dont la manifestation principale réside dans les feux de jour en Y et à diodes. Par rapport au coupé, la déclinaison découvrable se distingue par la disparition de la custode arrière et le remplacement du toit par une capote en toile souple entièrement automatique. Une fois le toit rangé, une manœuvre qui ne demande pas plus de 20 secondes, le conducteur peut déployer la vitre AR afin qu'elle serve de saute-vent. Super sportive, la Gallardo sait également se montrer très civilisée et accueillante comme le démontre son équipement luxueux. On y trouve de série, sellerie cuir, sièges baquets, climatisation automatique bi-zone et rétroviseurs électriques. Il est bien entendu possible d'agrémenter cet ordinaire par de nombreuses options telles qu'une boîte e-gear, une caméra de recul et un système de navigation.

En soulevant le capot, on découvre la pièce d'orfèvrerie qui constitue la pièce maîtresse de ce bolide : un V10 développant 520 ch et un couple de 510 Nm dont 80% disponibles dès 1500 tr/min. Sans aucune surprise, les performances sont époustouflantes avec une vitesse de pointe de 314 km/h et un 0 à 100 km/h abattu en 4,3 secondes. Pour dompter ce tempérament de feu, la Spyder offre une panoplie d'aides à la conduite comprenant le contrôle de traction, l'ABS et l'ESP.

Aston Martin DBS Volante

Pour les inconditionnels, la DB9 est la seule vraie Aston Martin puisqu'elle abrite sous son capot le V12 maison. La déclinaison cabriolet, appelée Volante, est très proche esthétiquement du coupé qui fait partie des plus belles voitures du moment. Les seules différences se limitent à des boucliers avant et arrière modifiés, typés sport, ainsi que des ouvertures supplémentaires sur le capot pour un meilleur refroidissement du moteur. Pour ne pas dénaturer une ligne aussi sublime, la Volante a jeté son dévolu sur un couvre-chef en toile automatique qui ne met que 14 secondes pour se replier et ce, même en roulant jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Cela dit, seuls les passagers avant pourront pleinement profiter de la balade cheveux au vent à bord de ce bijou, parce qu'à l'arrière, les places sont comptées. À bord, l'habitacle très bien agencé fait la part belle aux matériaux nobles tels que le cuir Connolly, le bois précieux ou l'aluminium. Les mélomanes sont également royalement servis grâce à une radio Bang & Olufsen à treize haut-parleurs. Mais ils peuvent toujours s'en passer pour se délecter de la sonorité du V12 de 6.0 l qu'abritent les entrailles de la belle anglaise. Ses 510 ch et son couple de 570 Nm lui permettent d'atteindre des vitesses prohibées en moins de temps qu'il ne faut pour le dire : 4,3 s pour s'acquitter du 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 307 km/h. Le freinage promet d'être tout aussi impressionnant puisque la Volante bénéficie de série de freins céramique-carbone.

Mercedes SLS Roadster

Même en se passant des portes papillon, la version découvrable du SLS affiche toujours une plastique irrésistible qui ne laisse personne indifférent. Et pour ne rien gâcher à ce coup de crayon, le roadster a opté pour la toile qui se replie en 11 secondes et pouvant être maniée en roulant jusqu'à 50 km/h. En plus d'être esthétique, elle permet de limiter l'embonpoint du roadster lequel n'accuse que 40 kg de plus comparé au coupé. En plus, elle se révèle moins encombrante qu'avec un toit rétractable puisque le coffre ne perd que trois litres, soit 173 litres au total. Par ailleurs, le SLS AMG Roadster inaugure un nouveau système multimédia AMG Performance Media qui comprend un véritable appareil de télémétrie capable d'inspecter nos moindres faits et gestes au volant et de relever les temps au tour sur circuit.

Pour se mouvoir, le cabriolet fait confiance à la même motorisation qui officie sous le capot du coupé, à savoir un V8 de 6,3 litres qui développe 571 chevaux et 650 Nm de couple. Ce bloc est associé à une boîte à double embrayage AMG Speedshift DCT à sept rapports et quatre programmes. Les performances, elles, sont identiques à celles du coupé : 320 km/h et 3,9 secondes pour passer du 0 à 100 km/h. Enfin, il convient de préciser que le client peut adapter l'amortissement à son style de conduite via le Ride Control qui offre trois modes : confort, sport et sport plus.

par Youssef Bennour

AUTO *Légende*

Spirit of Ecstasy & Rolls Royce

Toute l'histoire...

Jamais une marque n'a autant été synonyme de luxe et de raffinement que Rolls-Royce. Une réputation d'excellence qui a permis au prestigieux constructeur britannique d'occuper une place de choix dans le panthéon de l'automobile et qui a fait de cette limousine la préférée des chefs d'Etats et autres célébrités nanties. Plus d'un siècle après sa naissance, Rolls-Royce n'a pas perdu une once de son aura, et sa mascotte mythique, the « Spirit of Ecstasy », déchaîne toujours la passion des inconditionnels à travers le monde.

Eleanor Velasco Thornton, modèle et comédienne, est la secrétaire personnelle de Lord Montagu, puis sa maîtresse. Sa rencontre inévitable avec Charles Sykes, qui fait d'elle son modèle fétiche, est le point de départ du mythe.

L'illustrateur et sculpteur Charles Sykes aux côtés de sa sœur Josephine, est le créateur de Spirit of Ecstasy. Sykes travaillait à l'époque pour le magazine The Car Illustrated, magazine fondé en 1902 par John Walter Edward Scott Montagu, ami de Charles Rolls.

Cette année, les passionnés et les propriétaires de Rolls Royce commémorent le centenaire de la Sipirit of Ecstasy. Ce symbole qui fait l'identité de la Rolls Royce et qui n'est pourtant apparu qu'en 1911, soit sept après la sortie du premier modèle de la prestigieuse marque anglaise. À l'origine de la célèbre mascotte, Claude Johnson, un des dirigeants de l'entreprise, qui a voulu éviter que la calandre des Rolls-Royce ne soit défigurée par des figures insolites posées par certains clients (chat noir, figure de policier, etc.). Il a donc demandé à Charles Sykes, un jeune sculpteur, de lui confectionner une mascotte exclusive. Véritable œuvre d'art, cette dernière symbolisera l'esprit Rolls-Royce : le silence allié à la vitesse. Selon la légende, l'inspiration vint à Charles Sykes lors d'un déplacement dans la Silver Ghost de Lord Montagu of Beaulieu, au cours duquel il aurait été très impressionné par la douceur de fonctionnement de la voiture malgré sa vitesse. Charles Sykes baptisa sa statuette « Spirit of Ecstasy » -elle sera également connue sous l'appellation commune de « Flying Lady ».

La naissance de la marque, pour sa part, s'est faite sept années plus tôt, grâce à la rencontre de deux hommes n'ayant pourtant pas grand-chose en commun. Charles Steward Rolls et Frederick Henry Royce qui vont en effet fonder, en 1904, une entreprise d'exception dont le nom et l'emblème sont synonymes de raffinement et de distinction dans l'univers de l'automobile.

Le premier, appartenant à la classe aristocratique, est particulièrement passionné par l'automobile et l'aviation. Titulaire d'un diplôme en génie mécanique, il se lance en 1902 dans la vente d'automobiles et connaît un succès immédiat grâce à ses nombreuses connaissances dans la haute société anglaise.

Equipée d'un 2 cylindres de sa conception, la première Royce effectue ses premiers tours de roues le 1er avril 1904. Grâce à sa fiabilité et à sa facilité d'usage, la Royce fait rapidement des adeptes...

Son associé, Royce, est en revanche issu d'une famille pauvre. Il se bat pour améliorer sa situation sociale et parvient à créer, en association avec Ernest Claremont, Royce Ltd., une entreprise de fabrication d'appareillage électrique. Rapidement, ses affaires prospèrent et il s'offre une voiture

française d'occasion, une Decauville. Mais il déchante rapidement à cause de la piètre fiabilité de la mécanique. Ce qui le pousse à procéder à des modifications sur la voiture avant de décider d'en construire carrément une nouvelle sur la base de la Decauville. Équipée d'un deux cylindres de sa conception, la première Royce effectue ses premiers tours de roues le 1er avril 1904. Grâce à sa fiabilité et à sa facilité d'usage, la Royce fait rapidement des adeptes et encourage son géniteur à en construire deux autres. L'une d'elles est vendue à Henry Edmunds, associé de Royce, qui la présente à un de ses amis passionné de voitures qui n'est autre que Charles Steward Rolls. Après avoir essayé la Royce 2 cylindres 10 HP, il est immédiatement conquis et signe en décembre 1904 avec Henry Royce un accord de coopération pour la commercialisation des automobiles Rolls-Royce sous la raison sociale C.S Rolls & Co.

Entre 1904 et 1906, 19 voitures à moteur deux cylindres de 2 litres sont sorties des usines, suivies de quelques exemplaires à moteur trois cylindres de trois litres et de la 30 HP, construite à 30 exemplaires.

Mais le tournant pour la marque se produira en 1906, après qu'ait été dévoilé le nouveau châssis de la future 40/50 HP à l'occasion du Salon de Londres. Sortie de l'usine en mars 1907, elle recevra le titre de la meilleure voiture au monde et le surnom de Silver Ghost qui évoque l'incroyable silence de son moteur. Cette appellation sera par la suite généralisée à toutes les Rolls-Royce 40/50 HP, soit un total de 6620 exemplaires propulsés par un six cylindres en ligne de 7 litres, porté à 7,4 litres en 1910. Une année qui a également connu la disparition de Charles Rolls qui trouve la mort lors d'une démonstration aérienne à Bournemouth.

Cet incident tragique n'a pas ébranlé la détermination de Royce à poursuivre l'aventure en s'attelant à produire une Rolls-Royce plus abordable. C'est la 20 HP, animée par un six cylindres de 3,1 litres. Au total, 2890 exemplaires de ce modèle seront produits.

Ambitieux, Royce cherche à se trouver une place sur le juteux marché américain et décide de ce fait de délocaliser une partie de sa production aux USA. Il fonde à cette fin la Rolls-Royce of America, en 1919, et s'implante à Springfield, Massachusetts, où il fabrique entre 1920 et 1931 la 40/50 Silver Ghost et la New Phantom (rebaptisée plus tard Phantom I) qui la remplacera à partir de 1926. À signaler que les modèles américains étaient très prisés essentiellement en raison de leur rareté (1700 voitures produites).

Devant le siège de la société Rolls Royce, 15 Conduit Street, à Londres. On remarque la présence de la mascotte fétiche au dessus du radiateur, sur un véritable piédestal tubulaire aussi haut que la mascotte elle-même !

La toute première mascotte Spirit of Ecstasy orne les Rolls Royce en 1911. Les modèle antérieurs peuvent toutefois commander cette petite sculpture unique, moulée selon la technique de la cire perdue.

A gauche, une mascotte datant des années 1930 provenant d'une Phantom 2. A droite, la version anniversaire de 2011, caractérisée par son appellation « Centenary ».
Les différences, si elles sont minimes, demeurent réelles.

En 1929, la Phantom I cède la place à la Phantom II montée sur un tout nouveau châssis. Dans la foulée, la Twenty, en fin de carrière, est remplacée par la 20/25. Mais alors que l'entreprise connaît une prospérité à faire pâlir d'envie les marques les mieux établies, Rolls-Royce doit faire face à un concurrent inattendu qui n'entend pas se contenter de jouer aux outsiders. Il s'agit de Walter Owen Bentley, un ingénieur ferroviaire qui s'est lancé dans l'aventure automobile en produisant, dès 1919, une voiture propulsée par un moteur trois litres muni de pistons en aluminium, d'un arbre à cames en tête et de quatre soupapes par cylindre. La Bentley Tree Litre s'est illustrée en sport automobile en remportant une victoire aux 24 heures du Mans en 1924. Un succès qui va se confirmer de fort belle manière à travers quatre autres victoires dans l'épreuve mancelle. Une étincelle qui sera toutefois éphémère puisque la crise financière de 1929 aura raison des ambitions de Bentley dont l'entreprise tombe en faillite. Deux ans plus tard, celle-ci entre dans le giron de Rolls-Royce. Le premier modèle produit sous l'ère de Rolls-Royce est un 3,5 litres fortement marqué de l'empreinte de la maison-mère. En 1933, l'entreprise est endeuillée par la disparition de son patron, Royce, mais cela n'entame en rien sa bonne santé puisque la production continue de plus belle avec la sortie de nouveaux modèles plus perfectionnés. Ainsi, en 1935, apparaît la Phantom III de 7,3 litres, la première Rolls-Royce à suspension avant indépendante. L'année suivante, la 20/25 devient la 30/35 ch qui, en 1938, se dénommera Wraith.
Après la guerre, la production est transférée à Crewe Cheshire, et le nouveau modèle est baptisé Silver Wraith. En 1949, la Phantom III est supplantée par la Phantom IV à huit cylindres de 5,7 litres Diesel. Construite à seize exemplaires, c'est la voiture des chefs d'Etat et des rois. La même année est lancée la Silver Dawn, premier modèle à carrosserie Bentley standardisée, conçue pour l'exportation.

En 1965, la marque anglaise lance la Silver Shadow, un modèle entièrement monocoque...

En 1955, paraît la Silver Cloud de 4,9 litres qui inspirera les modèles suivants qui recevront une nouvelle motorisation, un V8 de 6,2 litres super carré, en alliage. En 1963, une version à quatre phares intégrera le catalogue.
En 1965, la marque anglaise lance la Silver Shadow, un modèle entièrement nouveau, monocoque, qui conserve le V8, mais est équipé d'une suspension indépendante sur les quatre roues. Suivent le cabriolet Corniche, en 1967, et le coupé quatre places Camargue, en 1975. Les deux nouveau-nés offrent des lignes identiques à cette dernière, à une exception près, toutefois, la ceinture de caisse est légèrement incurvée au niveau des ailes arrière.

Dernière version en date, la flying lady ornant le prototype expérimental 102 EX, version électrique de la Rolls Royce Phantom. Ici, Spirit of Ecstasy est moulé en polycarbonate translucide, et éclairé en bleu !

À l'orée de la décennie quatre-vingt, la Silver Spirit, avec des lignes modernes, mais conventionnelles, remplace la Silver Shadow. Œuvre du designer autrichien Fritz Feller, la Silver Spirit est plus basse de quatre centimètres et plus large de neuf par rapport à la Silver Shadow. Ce qui la fait paraître plus longue alors que ses dimensions sont restées inchangées. De plus, la Silver Spirit est la première Rolls-Royce dotée d'une mascotte rétractable. Ce modèle va reprendre le V8 de 6,7 litres de la Silver Shadow II, ainsi que la transmission automatique Hydramatic Turbo. Sa suspension, modifiée, est équipée d'un système de correction d'assiette de marque Girling. Au cours de ses dix-huit ans de carrière, la Silver Shadow va connaître plusieurs évolutions. En 1997, tous les modèles seront dotés d'un empattement long, ainsi que d'un turbocompresseur Garrett.

Présentée en même temps que la Silver Spirit, la Silver Spur constitue la version allongée de cette dernière (de onze centimètres). En 1994, la gamme sera complétée par une version baptisée Flying Spur.

Rolls Royce 16 EX
En 1927-28, Rolls Royce confie trois châssis de Phantom à des carrossiers. Objectif : créer des versions sportives capables de dépasser 100 mph. Ce roadster carrossé par Jarvis n'oublie pas d'embarquer Spirit of Ecstasy dans l'aventure.

Au Salon de Genève 1998, la Silver Seraph succède à la Silver Spur. Sa sortie intervenant après le rachat de Rolls-Royce par BMW, elle se voit donc équipée d'un V12 de la marque à l'hélice.

Intérieur Rolls Royce Ghost

Au Salon de Genève 1998, la Silver Seraph succède à la Silver Spur. Sa sortie intervenant après le rachat de Rolls-Royce par BMW, elle se voit donc équipée d'un V12 de la marque à l'hélice. Ce groupe de 5,4 litres, en aluminium, accouplé à une boîte de vitesses automatique à cinq rapports, offre 325 ch à 5000 tr/mn et permet à la voiture de croiser à 230 km/h.

Mis à part la calandre, la Silver Seraph est identique à la Bentley Arnage -également apparue en 1998-, dont elle partage la plate-forme. La limousine allongée, dont l'empattement gagne 25 centimètres, est baptisée Park Ward. En 2002, elle s'effacera au profit de la Phantom lancée l'année suivante par BMW. Celle-ci a été dessinée par Marek Djordjevic qui s'est inspiré des Phantoms des années trente et de la Silver Wraith des années cinquante. Jouant à fond la carte du raffinement, ce modèle se distingue par un habitacle faisant la part belle aux matériaux de qualité et aux accessoires de luxe. Quant à la mécanique, ce n'est autre que le V12 6 litres à injection directe de la BMW 760i réalésé à 6,75 litres, d'une puissance de 460 ch. Pour célébrer le centenaire de la marque Rolls-Royce, le constructeur a dévoilé en 2004 un modèle dénommé Centenary Phantom qui n'a été produit qu'à 35 exemplaires. Cette voiture a été exposée devant le G-Mex Center de Manchester, près du Midland Hotel, lieu où s'étaient rencontrés pour la première fois, le 4 mai 1904, Messieurs Rolls et Royce.

En 2007, la Phantom se voit épauler par une déclinaison coupé équipée du même moteur. Reprenant trait pour trait les lignes du concept 101 EX présenté au Salon de Genève 2006, le coupé emprunte à la limousine ses portes à ouvertures antagonistes et se distingue par son capot en acier brossé. Pour se montrer encore plus exclusif, il propose même, en option, un ciel de toit qui s'illumine subtilement, façon belle étoile. Cette débauche de luxe, bien que conforme à l'esprit de Rolls-Royce, rend la Phantom trop élitiste ! Pour ratisser plus large et marcher sur les plates-bandes des Mercedes classe S et autres Bentley Silver Spur, la marque a lancé la Ghost qui s'inspire fortement du prototype 200 EX présenté pour la première fois au Salon automobile de Francfort, en septembre 2009. Moins grande que la Phantom, moins luxueuse et surtout moins chère, sous son capot elle accueille un V12 biturbo de 6,7 litres développant 570 ch.

Ainsi, durant plus d'un siècle, Rolls-Royce a réussi à s'imposer comme la marque la plus prestigieuse de l'histoire de l'automobile. Le secret de son succès réside dans les principes fondateurs de la marque édictés par Henry Royce: « Chercher la perfection en tout. Prendre le meilleur de ce qui existe et l'améliorer. Et quand rien n'existe, le concevoir. »

PRIUS, premier véhicule hybride maintenant au Maroc

Maintenant, respirez!

TOYOTA

3.9	136	89
L/100 km*	ch	g/km Emissions de CO_2

*consommation mixte

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

drive dentsu

Préparez-vous à **changer** PRIUS

Today
Tomorrow
Toyota

HYBRID SYNERGY DRIVE

Numero Eco
080 200 8100

www.toyota.co.ma

par Youssef Bennour

ENTRETIEN *du mois*

RALPH LAUREN

LE GENTLEMAN ESTHÈTE

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

Styliste de renom, Ralph Lauren a également une grande passion pour les voitures. Son travail dans la mode a grandement influencé le regard qu'il porte sur l'automobile. À l'image de ses créations, qui transcendent l'obsolescence, les voitures qui composent sa collection ont comme dénominateur commun une intemporalité qui, parfois, s'abreuve à son regard de grand esthète. Ainsi, il ne s'embarrasse pas, de temps à autre, à en modifier certains détails pour les sublimer davantage. Et comme il aime également les faire vivre, il les utilise régulièrement, avouant avoir un faible pour les voitures de sport authentiques qui, à ses yeux, conjuguent puissance et beauté. D'ailleurs, il ne se lasse pas d'écouter la sonorité envoûtante de leurs moteurs ni de goûter au plaisir de se mettre à leur volant. Sa collection, qui compte parmi les plus belles au monde, lui a permis de glaner plusieurs prix dont le prestigieux « Pebble Beach Concours ». Dans cet entretien exclusif, nous en apprenons un peu plus sur sa passion dévorante pour l'automobile.

Cette Mercedes-Benz Count Trossi SSK 1930 affiche une ligne spectaculaire avec ses ailes bien galbées et détachées du reste de la carrosserie. Le dessin final de cette SSK a été réalisé, entre autres, par le Comte Carlo Felice Trossi. Sa valeur est inestimable puisqu'elle n'a été produite qu'à un seul exemplaire.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

BIOGRAPHIE

Ralph Lauren, styliste américain très connu, est né à New York le 14 octobre 1939, de parents immigrés juifs de Russie. Dès son plus jeune âge, il commence à travailler après l'école pour s'acheter d'élégants et onéreux costumes.

Il étudie la gestion au City College de New York, qu'il quitte deux ans plus tard. De 1962 à 1964, il sert dans l'armée américaine. À son retour à la vie civile, en 1964, il travaille chez Brooks Brothers en tant que vendeur.

En 1967, il emprunte 50 000 dollars à Norman Hilton pour ouvrir une boutique de cravates où il vend notamment son propre label, Polo. Il rachète ensuite le nom à Hilton et, depuis lors, son petit commerce s'est transformé en multinationale.

En 1970, Ralph Lauren gagne le City Award pour la création exclusive d'une ligne d'habillement pour homme pour Andrew McLean. Durant cette période, il crée une ligne pour les femmes, taillée dans un style masculin. Cette ligne dévoile pour la première fois l'emblème de la marque, le cavalier joueur de polo.

En 1972, il crée ses fameux polos

manches courtes sortis dans plus de 24 coloris qui deviennent rapidement un classique. Ralph Lauren gagne la reconnaissance du public en fournissant la garde-robe du film « Gatsby le Magnifique ».
Au cours des années quatre-vingt, afin de diversifier la gamme de produits de son entreprise, il se lance dans la production d'accessoires de maison. C'est plus tard, dans les années quatre-vingt-dix, qu'il lance la ligne Polo Sport avec laquelle il connaît un grand succès.
Le 11 juin 1997, Polo Ralph Lauren entre en bourse, au New York Stock Exchange, avec pour symbole RL.
En 2007, Ralph Lauren possède 35 boutiques et 23 villes distribuent Ralph Lauren Purple Label aux États-Unis.
Ralph Lauren est aussi connu pour être un collectionneur d'automobiles de collection. Ses voitures ont gagné de plusieurs fois le prestigieux « Pebble Beach Concours ». Il possède, entre autres, une Ferrari 250 GTO, une Bugatti T57SC Atlantic, une McLaren F1 GTR LM et, plus récemment, l'une des voitures les plus chères au monde, la Bugatti Veyron.

Véritable joyau, cette 250 GTO de 1962 est sans aucun doute la voiture de sport historique la plus connue de Ferrari.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

Ancêtre de la nouvelle Mercedes SLS, la 300SL Gullwing Coupe n'est plus à présenter. Seulement 1400 unités en ont été fabriquées. Sa partie arrière dépouillée et tout en rondeur laisse toute la place à ses fameuses portes en ailes d'oiseau.

RALPH LAUREN

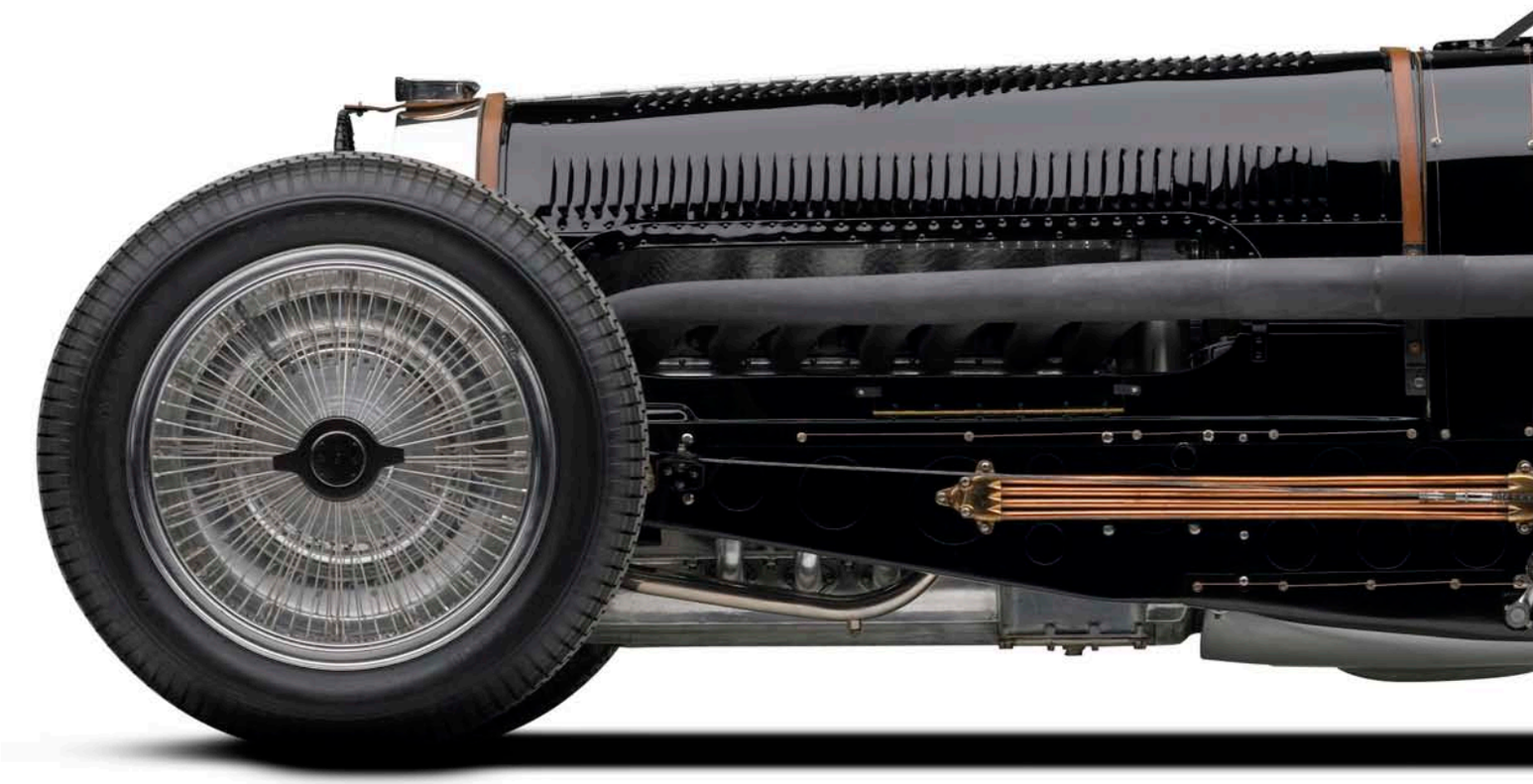
REPORTAGE EXCLUSIF

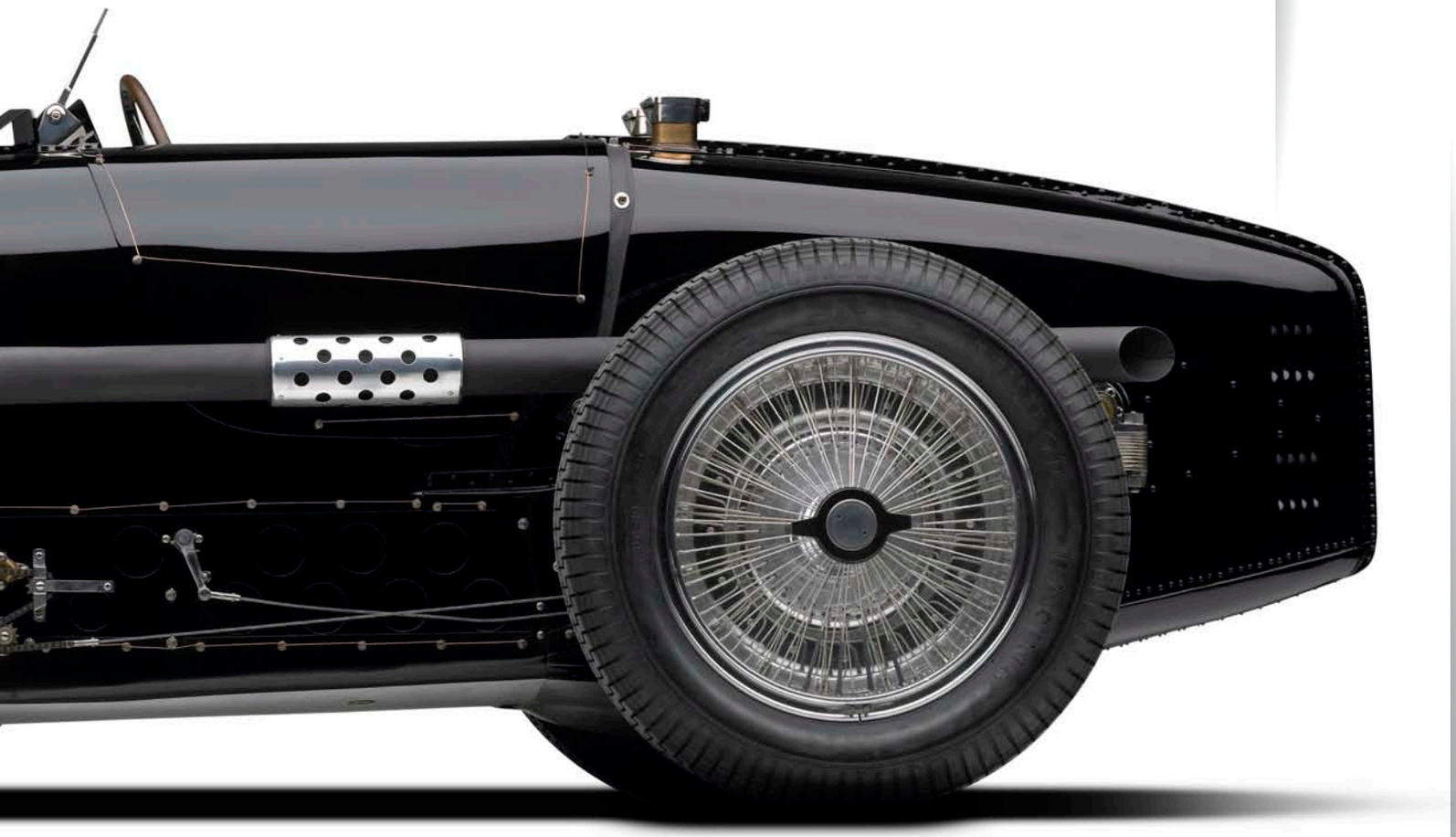
Gentlemen Drivers. Comment avez-vous eu l'idée de commencer à collectionner des voitures?

Ralph Lauren. *Personnellement, je n'ai jamais envisagé d'être collectionneur de voitures. En revanche, j'étais un vrai passionné d'automobiles. C'est cette passion qui m'a poussé à en acquérir. Je suis tombé amoureux de la première, puis de la suivante et après je n'ai pas pu m'arrêter. Toutes mes voitures ont des personnalités distinctes, une histoire, de riches traditions et datent d'années différentes, mais ce qui les unit, c'est leur intemporalité. Chemin faisant, j'ai commencé à construire une collection alors que je n'en avais nullement l'intention au départ. Je voulais simplement acquérir les voitures de mes rêves. Et chaque fois que j'en conduisais une, il y a une espèce de relation fusionnelle qui se crée, au point qu'il devient très difficile de m'en séparer par la suite.*

Quelle est la voiture de votre collection à laquelle vous vouez le plus d'admiration?

Une des voitures les plus uniques de ma collection est la Bugatti Atlantic. Elle est toute noire, avec des rivets distincts. Il est difficile pour moi de la décrire tellement elle est exceptionnelle. Elle a été construite pendant les années trente. C'est probablement l'une des plus belles voitures que j'ai vues. Si vous l'aperceviez, vous ne sauriez ni ce que c'est, ni de quelle période elle date. Pour moi, c'est une voiture qui illustre parfaitement l'intemporalité et moi j'aime les voitures intemporelles.

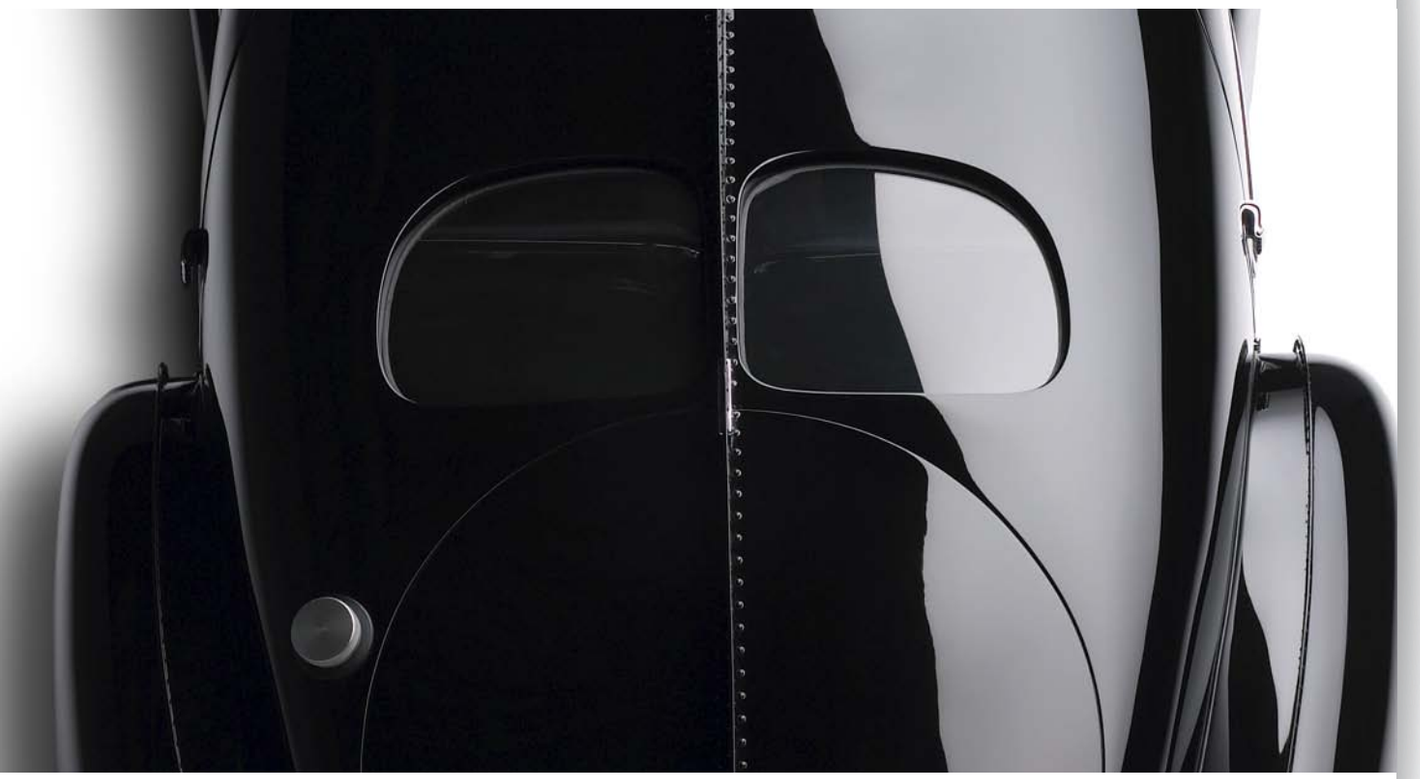




Cette Bugatti Type 59 Grand Prix de 1933 est la première d'une petite série de huit unités.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF



Probablement l'une des plus belles réalisations automobiles de tous les temps, cette Bugatti Type 57SC Atlantic Coupe se distingue entre autres par la fine couture qui traverse le toit, une signature toute particulière de cette beauté mobile. Même les échappements sont uniques. Bugatti n'en a construit que trois exemplaires dont celle appartenant à Ralph Lauren.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

Les amoureux de James Dean la reconnaîtront certainement car c'est à son volant que le célèbre acteur s'est tué. La Porsche 550 Spyder de 1955 de Ralph Lauren est la 61e d'une série limitée de 90 unités.

Certaines de vos voitures de collection remontent à une époque où elles étaient encore fabriquées à la main. Y trouvez-vous des points de ressemblance avec votre activité dans la mode ?

Le monde automobile s'inspire de celui de la mode, et le monde de la mode s'inspire de celui des voitures ou de n'importe quel environnement qui nous entoure. Il y a donc un échange.

Je suis constamment à la recherche d'inspiration pour améliorer ce que je crée. Mes voitures y ont sans doute beaucoup contribué au fil des années. Que ce soit une bretelle de capot en cuir inspirant celle d'une robe du soir glamour, la fibre carbone de ma McLaren qui a inspiré la chaise en fibre carbone RL CF-I lancée en 2003, ou la nouvelle « automotive », montre en bois poli inspirée du tableau de bord de ma Buggatti Atlantic. Les finitions artisanales de ces machines continuent d'influencer les éléments -aussi bien fonctionnels qu'artistiques- que j'intègre dans les vêtements et les atmosphères que je crée.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

Cette manifique McLaren F1 de 1996 était la voiture de route la plus rapide au monde à ce moment-là. Ralph Lauren possède le numéro 55 des 75 exemplaires jamais produits.

Est-ce que les voitures vous inspirent dans la création de vos vêtements, objets et accessoires ? Si oui, en quoi ?

Bien sûr, quand on est animé par la passion pour l'automobile et qu'on est attentif à certains détails -revêtement, ornements, volants en bois et différentes formes-, cela ne peut qu'enrichir mon background de designer. Les voitures que j'ai acquises au fil des ans sont aussi soignées aujourd'hui qu'elles l'étaient du temps de leur fabrication. Elles sont tout simplement intemporelles parce qu'elles ont su garder leur aura d'antan. Et justement, un des critères du bon design est qu'il ne paraisse jamais démodé. Ce principe a guidé mes choix de voitures, ma collection et également mon sens du design. Je n'ai jamais créé pour l'obsolescence, j'ai créé pour la longévité. Chaque voiture représente une partie de ma vie.

Vous avez des voitures très rares et qui coûtent une fortune. Comment vous y prenez-vous pour les restaurer ?

Sur ce point, je suis très méticuleux. C'est pour cette raison que je tiens à être impliqué dans chaque étape du processus de restauration. J'ai toujours pris soin de maintenir la précision des détails de la carrosserie, de l'intérieur et du moteur. Il y a cependant une exception notable, la Buggatti 57SC : seulement trois voitures ont été construites et l'une d'elles a été démolie dans un accident l'année dernière. En 1986, j'ai été eu la chance d'acheter une des deux restantes et j'ai collaboré avec Paul Russell à sa restauration. La voiture a été initialement peinte en bleu « French racing » et elle avait un intérieur en cuir beige. J'étais cependant convaincu qu'elle serait meilleure en noir. En rendant le tout noir, elle a gagné un nouveau sens de pureté.

RALPH LAUREN

REPORTAGE EXCLUSIF

La Ferrari 250 Testa Rossa 1958 est probablement l'une des Ferrari les plus chères de son histoire. Aujourd'hui, sa valeur est pratiquement inestimable. Sur les 34 voitures construites initialement, peu d'entre elles ont résisté au temps et surtout à la compétition.

Dans votre collection, on retrouve beaucoup de voitures de sport, voire des voitures de course. Est-ce que la puissance et la vitesse sont vos critères de choix lors de leur acquisition?

J'ai attrapé le virus de la passion automobile très tôt et, au fil des années, cet amour est allé croissant. J'ai ciblé plus particulièrement les anciennes voitures de sport car elles représentent un mélange réussi entre le design et la technologie. Ce qui est admirable dans ces voitures, c'est qu'elles soignent leur esthétique tout en ne sacrifiant rien à la fonctionnalité et aux sensations fortes.

Je me rappelle que j'ai découvert le vrai plaisir de la conduite sportive en achetant ma première vraie voiture de course, une Porsche Turbo de 1979. Après l'avoir acquise, je suis devenu un grand passionné de voitures de sport.

Mais malgré le fait que je dispose de beaucoup de marques dans ma collection, j'ai toujours eu un faible pour les modèles de la marque au cheval cabré. En plus de leurs performances prodigieuses, leur mécanique produit des sonorités inimitables. Pour moi, le design des Ferrai trahit le caractère latin des Italiens qui sont émotifs et passionnés.

Une autre voiture qui, pour moi, est une parfaite incarnation de la vitesse pure est la McLaren qui ne ressemble à aucune autre voiture que j'ai conduite. Elle offre une expérience de conduite incomparable, au point que la conduire est comme piloter une fusée. Elle est le nec plus ultra des voitures de route -plus tard transposée en voiture de course. En somme, elle est belle, artistique et magique. Elle remplit tous les critères que l'on attend d'une voiture.

NISSAN

SHIFT_ the way you move

NEW MURANO : ROULEZ FASHION

* Hors frais d'immatriculation et peinture métallisée

Photo non contractuelle

GARANTIE NISSAN 3 ANS ou 100 000 KM

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

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

SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN - 111, route côtière, zone industrielle Est, Polygone 1 Zenata.
▪ **CASABLANCA** : **Succ. Nissan My Ismaïl** Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22 ▪ **Succ. Nissan Zenata** Tél. : 05 22 34 14 61/50 - Fax : 05 22 35 17 14
▪ **Succ. Nissan Bouskoura** "Village Auto" Tél. : 06 61 86 50 32
▪ **AGADIR** : 05 28 22 07 07 ▪ **BENI-MELLAL** : 05 23 42 26 23 ▪ **BERKANE** : 05 36 61 03 90 ▪ **EL JADIDA** : 05 23 35 35 46 ▪ **LAÂYOUNE** : 05 28 89 43 34
▪ **MARRAKECH** : 05 24 30 10 08 ▪ **MEKNÈS** : 05 35 55 00 96 ▪ **RABAT** : 05 37 69 09 41 ▪ **TANGER** : 05 39 94 19 99

autreagence

par Lina Mouafak

MOTO Exception

HARLEY-DAVIDSON®
SPORTSTER 883 IRON

Black is Black

C'est au tour du Sportster 883 de sombrer dans des fonds lugubres et inquiétants, peuplés d'âmes d'encre, où un soleil noir grille la peau des Bikers nourris de songes et d'histoire.

Comment transformer le plus accessible modèle de la gamme Harley en un méchant garçon au caractère trempé dans l'acier ? Pas aussi difficile que cela puisse paraître! Il suffit de le recouvrir entièrement de peinture noire, d'y ajouter des soufflets de protection, d'y greffer une selle monoplace et un guidon style Black Drag, et de bien montrer ses deux échappements courts superposés.

C'est en effet cette idée lumineuse qui a germé dans l'esprit de la maison Harley-Davidson : peindre les modèles phares de la gamme intégralement en noir pour leur conférer l'attrait de la nouveauté. Le 883 a rejoint le lot en prenant l'appellation Iron.

Si vous connaissez la machine, au moins de réputation, il y a de fortes chances que vous soyez pris d'un léger doute, voire d'un franc fou rire à l'énoncé de ces tonitruantes spécificités. Si vous la découvrez complètement, quelques petites précisions s'imposent. Tout d'abord, le 883 Iron n'est pas franchement une véritable nouveauté, il ne s'agit en fait que d'un sportster (première version sortie en 1957) revêtu de noir et de quelques accessoires. Par ailleurs, ce vénérable engin n'a rien de radical, tant sur le plan des performances que de l'ergonomie. Le bicylindre à

45°sort 53ch, transmis par une courroie à la roue arrière de 16 pouces ; la belle et menaçante jante avant de 19 pouces accueille un unique disque de frein. Enfin, la toute-puissance de son bicylindre est certes à même de l'« imposer dans la rue », mais après tout, pas plus que n'importe quelle autre moyenne cylindrée puisqu'avec 53 chevaux, la petite Harley reste une des motos les moins puissantes du marché.

N'empêche ! Cette moto personnalisée reste idéale pour une première expérience avec une Harley ou pour prolonger une passion nourrie durant toute une vie.

Cela dit, maintenant que se trouve un tantinet relativisé l'enthousiasme débordant du marketing Harley, force est de reconnaître une chose : cette fausse vraie nouveauté est tout de même diablement attachante. Surtout en matière de look, puisque la maison mère compte sur ce dernier pour inciter ses admirateurs à signer un chèque à partir de 120 000 DHS .

par Lina Mouafak

BATEAU *Exception*

Lamborghini POWERYACHT

Constructeur : Lamborghini (IT)
Année de construction : 2010

Un super boat à l'italienne

Concept présenté il y a plus d'un an, le rêve du jeune designer italien Mauro Lecchi commence à se matérialiser cette année, sous forme d'un superbe yacht de luxe conçu en collaboration avec le constructeur automobile Lamborghini.

Etudiant en master design des transports, à Milan, Mauro Lecchi, s'inspirant des lignes agressives des Lamborghini Reventon, a réalisé une étude de style -prémisses d'un vaisseau de luxe irrésistible- qui a donné naissance au Lamborghini Power yacht, un bateau de 15 m de long, en fibre de carbone et kevlar.

Ainsi, après l'Audi Trimaran Concept (de la marque aux anneaux), imaginé par la jeune designer allemande Stefanie Behringer, nous découvrons cette année le Lamborghini Power yacht, un bateau embarquant une foultitude de nouvelles technologies, et dont la coque, mélange de fibre de carbone et de kevlar, allège considérablement le poids.

Mauro Lecchi a associé son groupe, Mauro Lecchi Design, à Fenice Milano, celui-là même qui a customisé l'intérieur d'une Fiat 500 bling-bling et d'une Rolls Royce pour leur donner plus de clinquant. C'est donc en toute logique que l'intérieur de ce yacht conjugue prestige et confort avec des meubles luxueux, un équipement high-tech et une décoration mettant à contribution des matériaux précieux.

Mixage des formes et des performances d'une Lamborghini Countach (1974 à 1990) transposée sur l'eau, long de 50 pieds, le Lamborghini Super yacht est propulsé, au choix et selon les souhaits de son acquéreur, par un double moteur Diesel Volvo Penta IPS 900 de 700 ch, un double moteur Diesel Seatek de 950 ch ou encore à l'aide d'une triple motrice essence Lamborghini V12 à 60° de 550 ch chacun.

Sans l'ombre d'un doute, le Lamborghini Power yacht, avec ses motorisations ultra-puissantes et son luxe intérieur –promesse de grand confort-, saura ravir ses futurs propriétaires lors de leurs virées sur les mers et les océans.

par Paola Aboud

SPA *et bien-être*

Accor Thalassa

Dans les sphères de l'intime

L'Accor Thalassa Institut est un havre de détente et un voyage sensoriel luxuriant, aux senteurs d'Orient. Lové au cœur des plages paradisiaques d'Agadir, dans l'hôtel Sofitel, il puise ses secrets dans les trésors ancestraux du Maroc et déploie des vertus rares et apaisantes.

Partenaire du Sofitel et filiale du groupe Accor spécialisée en thalassothérapie et spa, l'Accor Thalassa Institut propose une gamme de soins adoucissants aux vertus naturelles. A deux pas de la mer, entre luxuriance et intimité, le spa du Sofitel d'Agadir est un doux plongeon dans un bien-être dermique, et une évasion d'une langueur libératrice.

Décollons avec la séance massage. Vous avez le choix entre massage tonique et celui relaxant. Si vous optez pour le premier, une succession de gestes vigoureux réveilleront vos sens et vous feront découvrir des muscles dont vous ne soupçonniez pas l'existence. Quant au massage relaxant, comme son nom l'indique, c'est une vague de douceur où des mains expertes déferlent sur votre corps, soyeuses comme une caresse. Dans les deux cas, vous serez massé à l'ambre, à la fleur d'oranger ou au musc. Un doux retour aux sources.

Des vapeurs purifiantes

Puis vous passerez au hammam traditionnel, moment de pur délice corporel ou les sensations les plus suaves se mêlent aux soupirs de détente. Dans ce lieu digne des nuits d'Orient, aux murs de zelliges, il règne une atmosphère particulière, voilée par la vapeur et saupoudrée de pétales de rose, où l'esprit s'apaise et les toxines se dissipent. Vous y serez enveloppé d'un ghassoul traditionnel, argile naturelle mélangée à l'eau de rose et aux senteurs de musc, de verveine ou de fleurs d'oranger. Combiné avec de l'eucalyptus, c'est l'ingrédient magique pour une béatitude totale. Au hammam, votre peau, enduite de ce mélange, est dûment préparée pour une vigoureuse exfoliation effectuée avec un gant traditionnel. Des moments exquis qui culminent en une agréable lévitation et où rien ne peut s'immiscer entre vous et votre bien-être. Outre les soins corporels, l'Accor Thalassa Institut propose des rituels adoucissants pour le visage, les ongles et les cheveux. Une fois votre corps choyé, vous êtes invité à vous délecter d'une séance de symbiose avec chaque pore de votre visage. « Terre du Maroc » vous initie à un voyage tonifiant, remodelant subtilement la peau du visage grâce à un massage à l'huile d'argan pure, suivi d'un masque à l'argile blanche, au miel et à l'eau de rose.

Un cérémonial naturel

Les produits naturels sont le socle du spa qui veille à vous imprégner des bienfaits de la flore du royaume. Les vertus apaisantes et hydratantes du miel ne sont plus à prouver. L'eau florale,
Hypoallergénique, et qui convient à tous les types de peau, est produite à Kelaa M'Gouna, dans la bien nommée « Vallée des Roses ». Quant au ghassoul, ou argile naturel, il provient exclusivement du royaume, le seul gisement connu au monde se trouvant en bordure du Moyen-Atlas. Riche en oligo-éléments et en sels minéraux, il possède d'importantes qualités purifiantes et bienfaisantes. Mélangé avec de l'eau de rose ou encore du miel, il se transforme en masque purifiant et hydratant pour le visage.
Quoi de mieux que de faire peau neuve à base de plantes ancestrales ? Mariée aux effluves marins du littoral d'Agadir, l'expérience plonge vos sens dans un ballet vertigineux et vous en ressortez l'esprit plus repu que jamais.

par Lina Mouafak

MONTRES

RALPH LAUREN

Automotive Watch

Chaque montre de luxe ayant une belle histoire à raconter, nous ne pouvions occulter l'Automotive de Ralph Lauren. En quête de la montre idéale, celle susceptible de s'assortir à la perfection avec sa Bugatti type 57SC Atlantic, le couturier et collectionneur américain a simplement décidé de la concevoir lui-même. Comme il avait raison !

« Chaque Bugatti est en quelque sorte un objet d'art, de son tableau de bord à sa mécanique et à son moteur. Chaque détail de la voiture est une œuvre d'art ou peut-être, devrais-je dire, une œuvre d'horlogerie », Ralph Lauren. Et il en fut ainsi, puisqu'au dernier SIHH 2011, Ralph Lauren apposait sa griffe sur une nouvelle montre pour sa collection Sporting, une Automotive à l'image de la Bugatti 57SC de 1938, l'une des pièces maîtresses de sa collection de voitures.

En fait, Ralph Lauren s'inspire depuis longtemps du monde automobile pour ses créations. Que ce soit pour une chaise réalisée avec la même fibre de carbone qu'une de ses voitures de course, ou encore une ligne de bagagerie Ferrari inspirée par l'esthétique noire, brillante et urbaine d'une autre voiture de sport, le designer américain a souvent distillé dans ses collections des éléments puisés dans les codes automobiles.

En 2011, Ralph Lauren présente la première montre inspirée d'une de ses voitures de collection, une Ralph Lauren Sporting arborant un cadran en bois précieux. Associant sa passion des belles autos à son amour des

Associant sa passion des belles autos à son amour des belles montres, Ralph Lauren dévoile un nouveau design horloger rappelant l'intérieur raffiné de sa fameuse Bugatti Type 57SC Atlantic Coupé de 1938.

belles montres, Ralph Lauren dévoile un nouveau design horloger rappelant l'intérieur raffiné de sa fameuse Bugatti Type 57SC Atlantic Coupé de 1938.

Un boîtier en acier, un cadran exceptionnel, en loupe d'orme, en hommage au tableau de bord et aux finitions de l'emblématique Bugatti. Recherché pour ses volutes expressives et sa rareté, ce bois est traditionnellement utilisé par des artistes sculpteurs, et son utilisation est fréquente dans l'industrie automobile haut de gamme.

La chaleur du bois, contrastant avec le noir mat galvanisé du centre du cadran et celui du cuir pleine peau du bracelet, est une sorte de clin d'œil à la juxtaposition du tableau de bord en bois et à l'intérieur en cuir noir de la précieuse voiture vintage de Ralph Lauren. Faisant écho aux cadrans d'origine de la voiture, les heures, en chiffres arabes, permettent une lecture optimale.

Les heures et les minutes, insérées dans un chemin de fer ouvert, sont marquées par des aiguilles en forme de glaive, et les secondes, insérées dans un chemin de fer fermé dans le second cadran à 6 heures, sont indiquées par une aiguille en forme de flèche. La lunette et le cadran sont rehaussés de vis, tandis que la couronne est gravée de l'emblématique logo RL.

Cette nouvelle montre est équipée d'un mouvement de manufacture mécanique à remontage manuel. Le calibre RL98295, conçu par IWC pour Ralph Lauren, dispose d'une réserve de marche de 45 heures. Comme pour tous les modèles de la collection Ralph Lauren Sporting, ce garde-temps est proposé avec un fond saphir, révélant les finitions Côtes de Genève et Perlage gravés sur le mouvement.

En attendant de se procurer une Bugatti sur roues, les amateurs pourront assouvir leur passion avec cette montre qui ne leur coûtera que quelque 9 250€ ! Car enfin, une Bugatti au poignet, ça a un prix aussi !

ACCESSOIRES

En toute liberté...

L'été, synonyme de liberté, autorise tous les styles, l'important étant d'être bien dans sa peau et l'esprit détendu pour profiter de ces moments précieux. Sandales style Woodstock, tongs couleurs flashy, mocassins en veau de velours ou en cuir aux teintes douces et chic, lunettes conjuguant matières, couleurs et élégance tout en assurant la protection de nos yeux...

Par : Batoula Bencheikh

Sac de voyage en toile et cuir, 4480 DH, chez Lanvin.
Sandales en cuir marron, 3720 DH, chez Lanvin.
Mocassins en veau de velours beige, 3700 DH, chez J.M. Weston.
Mocassins en cuir marron, 3650 DH, chez J.M. Weston.
Mocassins en veau de velours bleu, 4850 DH, chez J.M. Weston.
Lunettes de soleil marron, Giorgio Armani, 1840 DH, chez Axe Optic.
Lunettes de soleil Dolce & Gabbana, 1920 DH, chez Axe Optic.

ACCESSOIRES

Baskets en toile bleue, 919 DH, chez Cortefiel.
Baskets blanches Pedro, 1729 DH, chez Cortefiel.
Baskets en daim et vinyle beige, 3540 DH, chez Lanvin.
Lunettes de soleil bleu Carrera, 2350 DH, chez Axe Optic.
Lunettes de soleil Tom Ford, 3930 DH, chez Axe Optic.
Lunettes de soleil noires YSL, 3020 DH, chez Axe Optic.

Maillot de bain bleu, 595 DH, Diesel.
Tongs roses à motifs noirs, 329 DH, Diesel.
Tongs blanches à motifs 329 DH, Diesel.
Tongs à rayures couleur orange et blanc, 495 DH, Diesel.
Lunettes de soleil noires, ic ! Berlin, 2020 DH, chez Axe Optic.
Lunettes de soleil noires, ic ! Berlin, 2990 DH, chez Axe Optic.

EVENEMENT

par Antoine Delmas

15 Juin 2011

Lancement de la Audi A6

14 Juin 2011

Audi Quattro Cup 2011

par Lina Mouafak

Les duels de l'America'sCup

Un spectacle à ne pas rater !

En 1851, par un jour d'été, à l'occasion de l'exposition universelle de Londres, la goélette America, armée par le New York Yacht Club, remporte un défi lancé par les Britanniques du Royal Yacht Squadron. Dans cette course de bateaux autour de l'île de Wight, les Américains devancent quatorze navires britanniques. Mais il y a controverse...

Dans ce premier duel marin entre nations, la victoire des Américains aurait été entachée d'irrégularité. L'America aurait en effet manqué une balise du parcours qui n'était pas clairement mentionnée dans les instructions de la course, mais autour de laquelle tous les autres concurrents avaient viré.
Les instructions de la course n'étant pas suffisamment explicites, les Américains contestent leur clarté. Les Britanniques s'inclinent et les Américains reçoivent la Coupe du vainqueur des mains du comte de Wilton. De retour aux États-Unis, ils légueront le trophée, symbolisé par une aiguière en argent massif, au New York Yacht Club, à la condition expresse que soit créée une compétition sous forme d'un duel amical et perpétuel entre nations. Avec 160 ans au compteur, cette Coupe est devenue le plus vieux trophée sportif au monde.
La Coupe de l'America ne débute qu'en 1870, après la guerre de Sécession. Pendant 132 ans et au fil de 24 épreuves, avec des règles souvent tournées à leur avantage, les Américains resteront maîtres du trophée.
De nombreux tycoons se casseront les dents pour essayer de leur arracher cette Coupe. Mais modifications de règles et autres changements de types de navires n'y feront rien.

Le 20 septembre 1983, à 17h20, le silence plombe la baie de Newport. L'Australia II, barré par John Bertrand, vient de remporter la quatrième régate et de mettre un terme, du même coup, à 132 années de suprématie américaine.

Depuis, les Américains ont perdu leur invincibilité. La Coupe leur échappera à trois reprises (1995, 2000 et 2002).

Paradoxalement, la Grande-Bretagne, souvent classée deuxième, n'a jamais pu remporter l'America's Cup.

Les règles de cette Coupe sont fondées sur la pratique de duels -le Round Robin-, chaque équipage rencontrant une fois chacun de ses adversaires. En fait, un duel entre deux bateaux se disputant la suprématie sur un parcours unique, débouchant en toute logique sur un vainqueur et un vaincu !

Les bateaux s'affrontent sur des parcours de type « banane », comportant deux aller retour, entre deux bouées. Le parcours compte entre 16 et 23 km, et le vent doit s'établir aux alentours de 7 nœuds de moyenne et 23 nœuds réels.

La simplicité du concept de l'America's Cup, un de ses points forts, suscite l'intérêt de nombreuses personnes. Difficile en effet de faire mieux que l'idée fondatrice de cette Coupe !

Grande nouveauté, pour sa 34e édition, l'America's Cup World Series se disputera à bord d'un AC 45, nouvelle génération de catamarans qui dépasse toutes les attentes des organisateurs et des coureurs.

La période d'essai de l'AC45 a prouvé que ce bateau était très rapide et très intéressant pour les coureurs, très visible pour les spectateurs et, en termes d'images pour la télévision, très visuel.

C'est dans cet esprit que le choix de l'AC45 a été confirmé aujourd'hui pour qu'il soit considéré bateau de référence dans toutes les manifestations de l'America's Cup World Series commençant le 6 août 2011, à Cascais, Portugal. Ces manifestations mèneront par la suite à l'America's Cup 2013, qui se déroulera à San Francisco !

Seraient-ce les prémisses d'un retour du trophée dans la besace des Américains ? Il faudra patienter un peu plus de deux années pour le savoir. Mais d'ores et déjà, nous pouvons dire bon vent à tous les coureurs!

Le 20 septembre 1983, à 17h20, le silence plombe la baie de Newport. L'Australia II, barré par John Bertrand, vient de remporter la quatrième régate et de mettre un terme, du même coup, à 132 années de suprématie américaine.

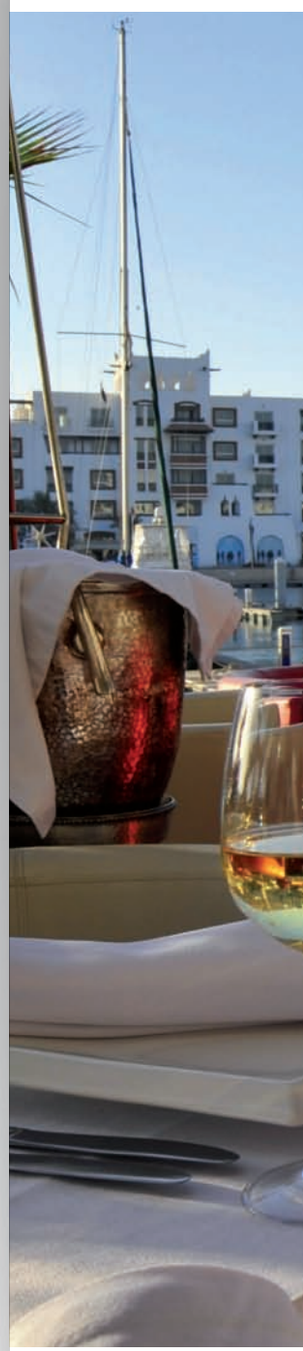
par Paola Aboud

GASTRONOMIE

La Madrague

Entre mer et outre-mer

Fouetté par l'air marin et les effluves des algues, rythmé par les vagues et le ballet des mouettes, La Madrague a élu domicile à deux pas du port d'Agadir. Elle a jeté l'encre en 2008, au coeur de la charmante marina, pour nous proposer un savoureux menu puisé au grand large.



Éclectique, fraîche et exquise, la cuisine de la Madrague est le fruit des pérégrinations gastronomiques de son propriétaire, Mathieu Closset, qui totalise quinze années d'expérience. «J'ai réussi dans le monde des affaires à l'âge de dix-huit ans et, depuis, je passe ma vie dans les meilleures adresses de restauration en Europe. La cuisine et le vin sont ma passion. » Fin gourmet et féru de bonne chère, Mathieu Closset a su cristalliser son vécu gastronomique dans son restaurant, en brassant des influences française, alsacienne, belge, italienne, basque, asiatique et, également, marocaine. Conçu en collaboration avec sa femme Kaltoum Ayoug, chef cuistot belge, née à Agadir, La Madrague est un concentré d'arômes délicats, de poissons frais et de produits de grande qualité. « Nous n'avons pas de prétention gastronomique, mais nous sommes ce que j'appelle du bistro-gastro », nous déclare-t-il.

Les terroirs du monde

A la Madrague, rien n'est laissé au hasard. Aucun produit n'est relégué au second plan. La fraîcheur et la qualité sont un mot d'ordre, et les produits sont épurés et haut de gamme. Les champignons sauvages ou morilles sont cueillis à Ifrane, le veau est acheminé du domaine royal Casablanca et les fromages ramenés de chez des maîtres fromagers, à Marrakech. Les poissons et autres produits sont acheminés chaque semaine du marché parisien de Rungis, un des plus grands marchés de produits frais du monde. Le thon rouge, dont la pêche a été récemment interdite en Méditerranée, est importé du Sri Lanca où cette espèce surabonde. Les crevettes roses d'Essaouira et d'Agadir rivalisent avec celles grises de Bretagne, et les coquilles Saint-Jacques, venues directement du Canada, sont un pur délice. Rien qu'à goûter la chair de crabe décortiquée, l'araignée de mer, les tomates fraîches ou séchées aux herbes, on tombe sous le charme. Loup, daurade royale, lotte, saint-pierre, rouget de roche, rascasse ou encore huîtres venant de Oualidiya et de Dakhla sont de purs trésors locaux. Préparés à la façon méditerranéenne, les poissons sont cuits en croûte de sel avec un filet d'huile d'olive, rosés à l'arête, ou encore relevés à l'huile de noix. Le Carpaccio de Saint-Jacques, parfumé à l'huile de noix, autre spécialité outre-mer de la maison, quel délice ! À savourer également, les Chipirons à la basquaise, la poêlée de calamars, très prisée par les habitués, relevée de piments d'espelette, épice parfumée sans être forte, utilisée de plus en plus dans les grandes tables à Paris. Un régal qui fait la fierté de la maison. Le piment d'espelette, le jus de truffe ou encore le risotto arborio sont

des produits que Mathieu rapporte personnellement d'Europe. La purée de truffe se marie superbement avec les jus de viande de veau, et remonte leurs arômes. On la retrouve dans le « Parmentier de queue de boeuf » ou dans le Risotto Arborio aux morilles ou aux fruits de mer, autres incontournables de La Madrague. Introuvable dans la région, le risotto préparé en deux cuissons, est originaire de la plaine du Pô, dans le nord de l'Italie. A La Madrague, on ne se retient pas de saupoudrer le contenu des marmites d'une pointe thaïlandaise, et les ingrédients tels que curry, curcuma, kefir ou lait de coco rehaussent finement le goût de certains plats tels les Huîtres pochées à la Thaïlandaise ou le Croustillant de Saint-Jacques à la sauce curry et au gingembre.

Dans un cadre frais et raffiné, où s'entremêlent senteurs de mer et d'outre-mer, grâce à des mets savoureux et des ingrédients d'une qualité impeccable, La Madrague a su s'attirer la confiance des Gadiris et des nombreux touristes du coin qui viennent régulièrement s'y délecter les papilles.

par Antoine Delmas

CIGARE

Cohiba Behike
40E ANNIVERSAIRE

Un cigare ensorcelant

Comme à son habitude, Cohiba S.A. s'ingénie à ravir ses aficionados qui, bien sûr, en redemandent. C'était en 2006, à l'occasion du 40e anniversaire de la marque, qu'a été présenté le Cohiba Behike 40e anniversaire, à Cuba.

Les 100 coffrets humidors, fabriqués par le Français Elie Bleue, contiennent chacun 40 cigares d'un diamètre de 52 mm pour 19 cm de long

Cohiba Behike, le nom de ce cigare d'exception, dériverait du patronyme d'un guérisseur de la tribu Tainos, à la fois sorcier, médecin et prêtre, qui pratiquait ses rites secrets en mettant à contribution des feuilles de tabac.
Il s'agit de la production unique, en l'honneur du 40e anniversaire de Cohiba, de 4000 vitoles, confectionnées à la main par la maestra torcedora Mme Norma Hernandez, la plus ancienne employée de la fabrique El Laguito, où elle travaillait depuis 39 ans ! Excusez du peu.

Les 100 coffrets humidors, fabriqués par le Français Elie Bleue, contiennent chacun 40 cigares d'un diamètre de 52 mm pour 19 cm de long (fusion du Lanceros et du Siglo VI). Chaque habano est numéroté individuellement de 0001 à 4000. L'humidor, une petite merveille, est vendu 15.000 € ...
Et pour votre information, six humidors, dédicacés par Fidel Castro, ont été vendus aux enchères lors de la clôture du Festival Habanos de la Havane, en 2006 (leur prix aurait atteint des prix stratosphériques).
Le coffret, luxueux, est fait de galuchat -une peau provenant d'une aile de raie-, de nacre, d'ébène d'Ecosse, de sycomore d'Ecosse, de cèdre et d'os, le

tout dûment numéroté, les vitoles comportant une double bague «Cohiba» et «Behike».

Il faut préciser que Habanos S.A. désirait que ce cigare soit à la fois le plus exclusif et le plus cher au monde. Normal, donc, que le Cohiba Behike ait été conçu tel un chef-d'œuvre de la manufacture et qu'il ait été appelé à occuper une place parmi les vitoles de légende.

Habanos S.A. a gardé cette production secrète depuis 2001, année de la décision de son élaboration. Depuis lors, un soin constant a été apporté aux graines, aux plantations spécifiques, aux plants les mieux réussis et aux plus belles feuilles qui furent finalement retenues. Les feuilles de couverture ont été également spécialement sélectionnées par trois des plus importants producteurs de tabac, Pancho Cuba, Alejandro Robaina et Antonio María Paz.

Côté saveur, le premier tiers du Cohiba Behike 40e anniversaire apporte une fumée massive et régulière, grasse, vanillée, avec de petites touches d'épices, comme une rumeur prenant son élan avant la tempête. Presque arrivé au terme de ce tiers, alors que l'on est un peu fatigué par tant de puissance, une explosion de saveurs et d'épices délicates, vous prenant par surprise, se développe de façon exponentielle, tout comme un -agréable-orage.

À travers une fumée toujours aussi généreuse, des saveurs de chêne vous emplissent la bouche. Le tirage devient plus aisé, rapide et complexe, car la « bête » exige une certaine expérience pour être « maîtrisée ». Et juste au moment où l'on se familiarise avec ce style, le voilà qui mute à nouveau. Et ce n'est pas fini : lorsque l'on se prépare à affronter le final, le cigare devient un volcan en éruption qui exprime encore plus de force et de complexité. À ce stade, tout comme un vrai gourmet, il convient de prendre son temps, de tempérer le crescendo pour éviter de saturer langue et papilles… C'est ainsi que l'on déguste un Cohiba Behike 40e anniversaire.

CIGARE

Comme le hasard fait bien les choses, pas plus tard que ce 1er juillet 2011, la rendant encore plus proche de la clientèle marocaine, les dirigeants de La Casa del Habano, MM. Cheikh et Oussama Jabeur, ont inauguré la première civette à cigares aux normes internationales au Maroc et en Afrique, au 33-34, galerie Prestige, à l'angle de l'avenue Mohammed VI et de la rue Ahmed Rifaî, Souissi, Rabat. Parmi les nombreuses personnalités invitées à l'inauguration de ce magasin -qui abrite un fumoir de 25 m², une civette de 18m², 60 casiers personnalisés et humidifiés ainsi qu'une bibliothèque archivant les œuvres classiques du cigare-, bien évidemment, les dirigeants d'Altadis Maroc, principal partenaire et distributeur de cigares cubains. Outre les incontournables Cohiba Behike, Cohiba, Montecristo, Roméo et Juliette, Cuaba, Partaguas, Trinidad... les aficionados y trouveront l'inégalable « Saint Cristobal de la Habana » et l'unique boîte au monde «Cohiba Behike » portant le numéro 69.

La Casa del Habano à Rabat

par Hicham Rehane

HI-TECH *Nouveautés*

SORA

ELECTRIC MOTORCYCLE

L'équipe de spécialistes de LITO, regroupant des ingénieurs et des designers industriels, est fière de présenter une nouvelle génération de motocyclettes électriques. La motocyclette SORA, avec son design raffiné, son ingénierie de pointe ainsi que sa vitesse et sa performance supérieures, vous offre une expérience de conduite sans égale.

Nous avons repoussé les limites du design et de l'avant-garde pour créer une motocyclette qui respecte l'environnement sans pour autant en compromettre le style, la vitesse ou la puissance. Comme elle est électrique, la SORA est silencieuse, écologique et énergique. Elle peut être rechargée à la maison à l'aide d'une prise conventionnelle ou d'un chargeur rapide. La SORA peut aussi être rechargée à une borne de recharge de niveau 2 pour une plus grande autonomie. De plus, elle nécessite très peu d'entretien.

Faites l'essai de la SORA pour constater sa maniabilité hors pair, sa tenue de route stable à plein régime, son accélération explosive et son couple phénoménal : toutes des caractéristiques qui catapultent cette motocyclette dans une catégorie à part. Conçue pour ceux qui recherchent les sensations fortes que procure la conduite, la SORA incarne la performance et la puissance – la poussée d'adrénaline par excellence.

Samsung BD-D7500

Le lecteur BluRay le plus fin du monde

Après l'ordi le plus performant du marché, le lecteur Blu-ray le plus fin du monde (0.9»). Compatible DLNA et 3D, il offre du 1080p et est équipé du WiFi, d'un panneau sensitif et peut être accroché au mur.
Sortie prévue mi-2011

TDK

BOOMBOX

La Three Speaker (3 haut-parleurs) Boombox, c'est surtout un style, un hommage à tous les bad boys à pantalon large qui se trimballaient avec leur poste sur les épaules et du bon gros Alliance Ethnik en mode repeat. C'est donc le cadeau idéal à offrir à vos potes restés coincés dans les années 80.
Prix : 500 dollars

METEOR

Mic

Design 50's, diaphragme de 25mm, réponse en fréquence allant de 20Hz à 20kHz, enregistrement en qualité CD en résolution audio 16-bit 44.1/48kHz. Un objet hyper cool à offrir avec le TDK BoomBox .
Prix : 100 dollars (15 avril)

ART

par Antoine Delmas

Fries Reyntjens

Né en 1974.

Fasciné par les voitures, dès l'enfance, Fries Reyntjens a toujours dessiné les voitures dont il rêvait. Afin d'affiner son talent, il étudie à l'école d'art de Saint Luc, à Gand, Belgique. En 2000, il obtient un diplôme de maître en arts plastiques, tout en continuant à étudier et à peindre des voitures de course.

Ressentant toujours le besoin de créer, d'expérimenter et d'évoluer dans son œuvre, il s'essaie à des peintures rapportant la nostalgie romantique de la course automobile du "bon vieux temps", le défi étant d'interpréter un sujet et de le transformer en image intéressante.
Ce à quoi il parvient en manipulant références historiques, couleurs, lumière et autres réflexions en les renforçant à l'aide de composition, de choix de couleurs, de texture et de style.

L'interaction de ces éléments fait de chaque nouvelle peinture un challenge personnel. Pour Fries, la peinture étant un procédé de recherche personnelle et d'évolution, son but est de créer non seulement une œuvre représentant une valeur artistique, mais qui permette aussi de susciter un plaisir durable, et pas seulement aux amateurs de voitures... car Fries Reyntjens peut aussi exécuter des tableaux sur commande.

Pour plus d'infos, aller sur : www.motor-art.be

WWW.MOTOR-ART.BE

FRIES REYNTJENS
EVANGELIEBOOMSTRAAT 47
B-8540 DEERLIJK
BELGIQUE

"Parc des automobiles"
Acrylique en canvas
100 cmx100 cm

Carnet d'adresses

Lanvin
42, Bd El Massira Khadra,
Casablanca
Tél. : 05 22 94 46 64

J.M Weston
9, rue Oumayma Sayah,
Casablanca
Tél. : 05 22 36 97 81

Diesel
Rue Ali Abderazak, Espace Porte
d'Anfa, Casablanca
Tél. : 06 60 12 20 61

Cortefiel
9, rue Ain Harrouda, Rond-point
des Sports, Casablanca
Tél. : 05 22 36 06 02

Axe Optic
Avenue Mohamed Sijelmassi
-ex avenue du Phare, Racine ?
Casablanca
Tél. : 05 22 49 17 37

La Casa del Habano
33-34, Galerie Prestige, angle
Avenue Mohammed VI, et rue
Ahmed Rifaî, Souissi, Rabat

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

Bulletin d'abonnement

A découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :
Gentlemen Drivers Édition *« Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc*

MES COORDONNÉES

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
Code Postal : ..... ***Ville :*** .....
E-mail : .....

MODE DE PAIEMENT

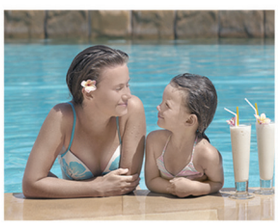
J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition ☐ ***1 an = 250 DH*** ☐ ***2 ans : 450 DH***

Gentlemen DRIVERS

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

C'EST MAINTENANT OU JAMAIS...

DERNIÈRES DISPONIBILITÉS !



Les Jardins de l'Océan est le 1er resort à Casablanca situé sur la route de Dar Bouazza . En plein cœur d'un magnifique site naturel sublimé par un lac artificiel, ce resort de haut standing signé Palmeraie Développement vous propose de somptueuses villas à l'architecture recherchée au style arabo-andalou et qui bénéficient de somptueux espaces de vie.

Les Jardins de l'Océan proposent des villas de prestige allant de 3 à 5 chambres et offrent une vue imprenable sur l'océan. À travers Les Jardins de l'Océan, Palmeraie Développement vous donne une opportunité unique d'accéder à un style de vie privilégié dans un cadre idyllique.

Les Jardins de l'Océan, luxe et distinction face à l'Atlantique...

GROUPE PALMERAIE DÉVELOPPEMENT

05 22 47 51 51

Les jardins de l'Océan

CASABLANCA

Par conviction.

La Nouvelle Panamera Diesel.

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

PORSCHE

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