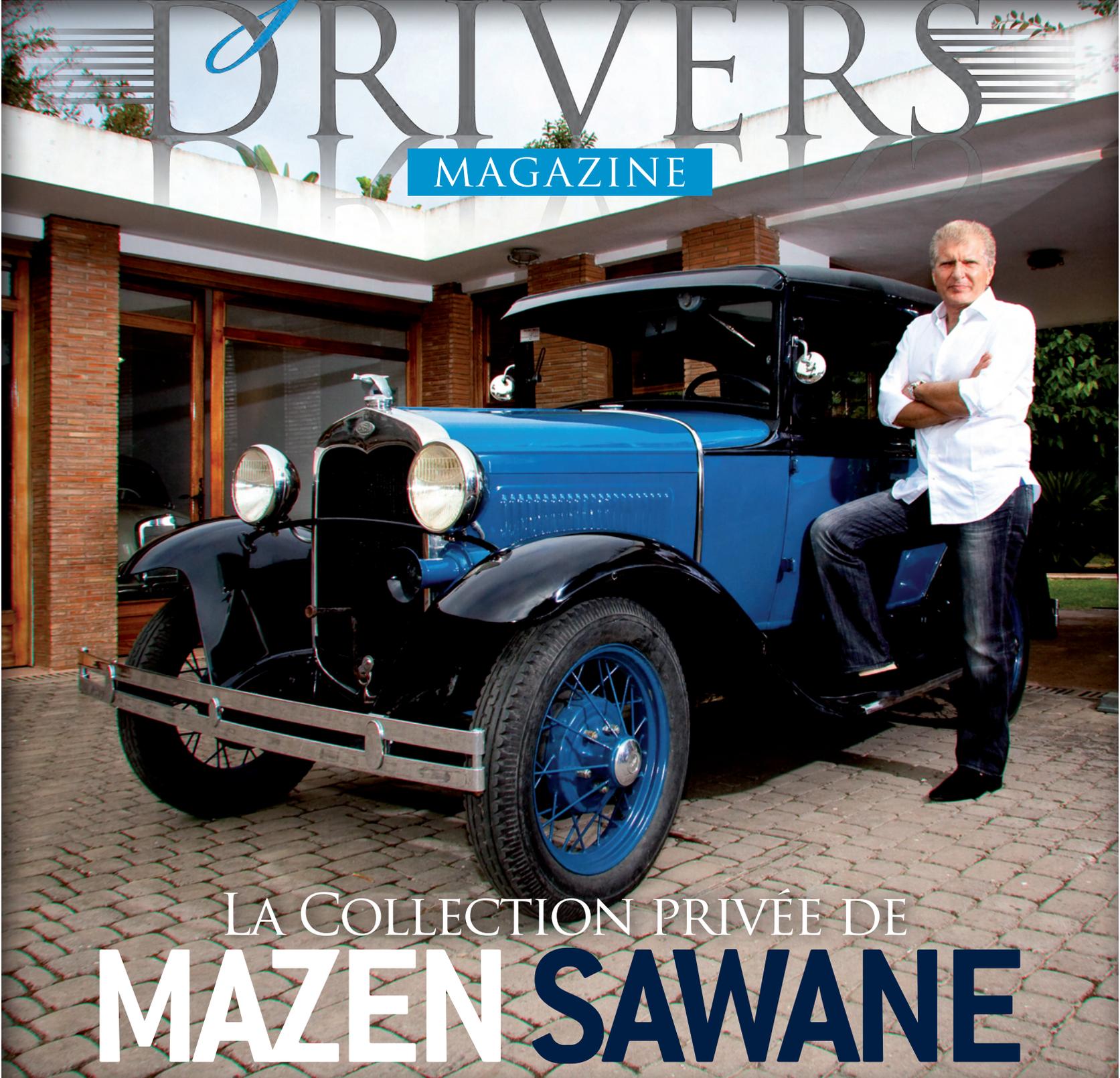


Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



LA COLLECTION PRIVÉE DE MAZEN SAWANE

ASTON MARTIN RAPIDE p.24

Pur sang mécanique



MASERATI QUATTROPORTE S p.28

La perfection italienne



AUDI R8 V10 p.32

En route vers les sommets



LA SAGA DE LA CORVETTE p.58

Toute l'histoire





Par conviction.

La Nouvelle Panamera Diesel.

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



PORSCHE

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

**C'EST MAINTENANT OU JAMAIS...
DERNIÈRES DISPONIBILITÉS !**



Les Jardins de l'Océan est le 1^{er} 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...



Ahmed Kseibati

Heureux paradoxes...

Si l'on devait se référer aux « chagrins » problèmes que traverse la planète rapportés quotidiennement par les médias, tels que crise économique, gigantesques déficits financiers étatiques -dont une dette américaine culminant à des sommets incroyables- printemps arabe avec les conséquences logiques et imaginables devant découler de toutes ces mésaventures, le secteur de l'automobile, notamment celui du haut de gamme, serait moribond. Eh bien non, pas du tout ! Chez nous, au Maroc, comme ailleurs, cette année, les résultats restent bons, Dieu merci. Ainsi, pour BMW, Mercedes, Audi, tout va pour le mieux, Porsche se permettant même de « casser la baraque » avec des chiffres affichant 1180% de mieux que l'année 2010 !

ÉDITO

À travers le monde, les résultats de Ferrari, avec 3577 véhicules livrés et 1080 milliards d'euros engrangés, n'ont jamais reflété, de manière aussi significative, l'excellente santé de la prestigieuse marque italienne.

Maserati, Rolls Royce et bien d'autres enregistrent tous des résultats positifs, indice éloquent prouvant que la reprise du haut de gamme du secteur automobile est bel est bien là.

Alors, voyons donc les choses du bon côté ! Si, aussi bien à travers la planète que dans notre beau pays, on investit si volontiers dans le luxe, c'est que, quelque part, les affaires tournent bien.

*Gentlemen, excellent Ramadan ! Aid Al Fitr mubarak !
Et rendez-vous en octobre.*

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 **AutoException** Pagani 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 VW 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 Entretien du mois **Ralph LAUREN**

>70 Le reportage exclusif... par Youssef Bennour

- 72>73 **MotoException** Harley Davidson Sportster 883 Iron par Lina Mouafak
74>75 **BateauException** Lamborghini 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



46

18



78



54



84

80



26



90



74

14



72



22

en bref

NATIONALES

Fête du trône

Message de félicitations à Sa Majesté le Roi

À l'occasion du 12e anniversaire de l'intronisation de sa Majesté le Roi Mohammed VI, le Directeur général de Gentlemen Drivers Edition, qui édite le magazine Gentlemen Drivers, ainsi que l'ensemble de ses collaborateurs ont l'insigne honneur de présenter leurs vœux déférents de bonheur, de santé et de longue vie à Sa Majesté le Roi Mohammed VI, Amir Al Mouminine.

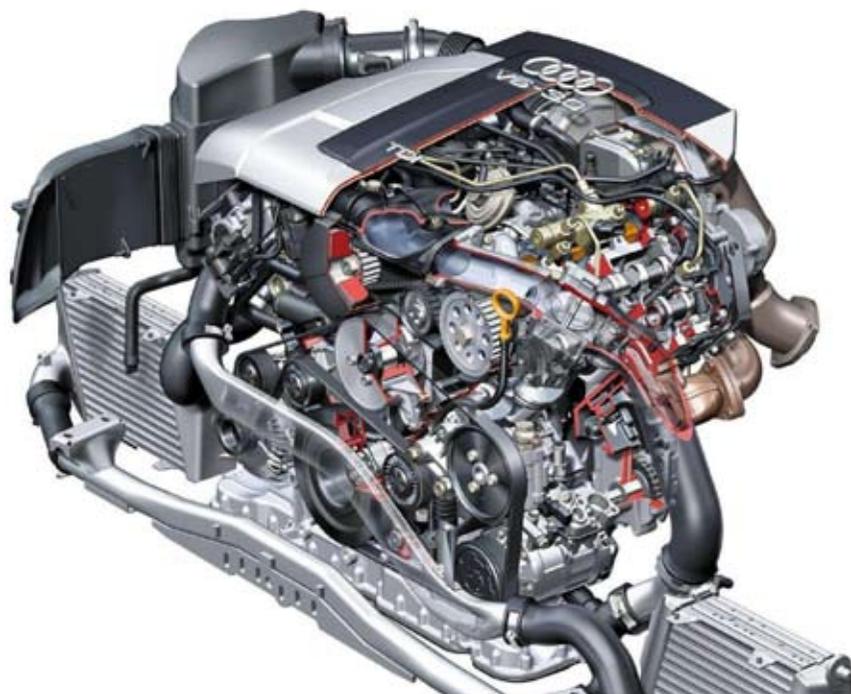
Nos vœux s'adressent également à S.A.R le Prince Héritier Moulay Al Hassan, au Prince Moulay Rachid, à tous les membres de la Famille Royale ainsi qu'au peuple marocain.



AUDI

Audi vient d'annoncer un Moteur diesel V6 avec 2 turbo de 313 cv

L'arrivée d'un V6 inédit avait déjà été annoncée lors de l'apparition de la nouvelle A6 mais Audi n'avait à l'époque pas révélé toutes ses caractéristiques. On apprend ainsi que ce bloc 3,0 litres TDI de 313 chevaux voit son couple grimper à 650 Nm, (contre 500 pour l'actuel V6 3,0 litres de 240ch). Les turbos sont installés entre les cylindres ce qui permet d'obtenir un bloc plus compact et selon Audi de meilleures performances. Ce bloc qui sera associé par défaut à la transmission intégrale Quattro et à une boîte automatique à huit vitesses (et au Start and Stop) permettrait à l'A6 de consommer 6,4 litres aux 100km et émettrait 169g de co2/km.



Audi A4. Remarquable. À partir de 339 000 DH.*



Profitez d'offres attractives pendant les nocturnes du Ramadan.

L'esthétisme intemporel des Audi a toujours su se faire remarquer. Il vous suffira d'un instant pour être séduit par le design puissant et dynamique de l'Audi A4. Sa silhouette de berline affiche une personnalité élégante et sportive. Ses motorisations qui se déclinent en essence avec le 1,8 TFSI 160 ch Manuel et Multitronic, et en diesel avec le 2,0 TDI 143 ch Manuel et Multitronic vous procureront des sensations uniques de conduite.

Audi A4, Remarquable... à tous points de vue.

*Audi garantit 3 ans tous ses véhicules**.*

www.audi.ma

Audi
Vorsprung durch Technik



Mini

renforce sa présence digitale au Maroc

Chez Smeia, la nouveauté continue même sur le web ! Chez MINI c'est toujours l'effervescence, la marque renforce sa présence sur la toile pour être proche de ses clients et de ses fans.

Avec un nouveau site internet www.MINI.ma totalement revisité, l'importateur exclusif de la marque MINI au Maroc offre à tous la possibilité de découvrir toute la gamme, les offres, et les nouveautés à travers des rubriques claires, attrayantes et tout aussi intéressantes les unes que les autres : Service après-vente, articles life style ou accessoires il ne suffit que de quelques clics pour s'y retrouver.

De plus avec l'ampleur qu'a connue le développement de réseaux sociaux, MINI dispose désormais de sa propre

page officielle facebook au Maroc www.facebook.com/MINI.Maroc avec toutes les nouveautés nationales et internationales pour permettre à tous ses fans de rester en phase avec la marque.



BMW K 1600 GT et BMW K 1600 GTL

débarquent au Maroc

Chez BMW plus que chez toute autre marque, les six cylindres en ligne sont à l'origine depuis plus de soixante-dix ans déjà de la fascination inhérente à la technique des moteurs animant les automobiles. Avec les nouvelles BMW K 1600 GT et BMW K 1600 GTL, il existera désormais pour la première fois des motos BMW animées par un six cylindres en ligne disponible au Maroc chez La Smeia



BMW Vision
ConnectedDrive

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



L'INCARNATION DU FUTUR.

BMW ConnectedDrive est l'incarnation même de l'interconnexion intelligente entre le conducteur, son véhicule et son environnement. Cette vision futuriste est déjà en œuvre à bord et vous offre des fonctions totalement nouvelles pour amplifier aussi bien votre confort que votre sécurité active et passive : visualisation des informations, aides à la conduite... Le portefeuille d'innovations BMW ConnectedDrive est impressionnant ! Il vous ouvre à une dimension de l'information et du divertissement, intégrant également le passager, pour une convivialité encore plus poussée sur la route.

Pour découvrir ce portefeuille de technologies à travers la toute nouvelle BMW Vision ConnectedDrive, visitez le site www.bmw.ma

BMW VISION CONNECTED DRIVE. BMW INNOVATIONS.

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

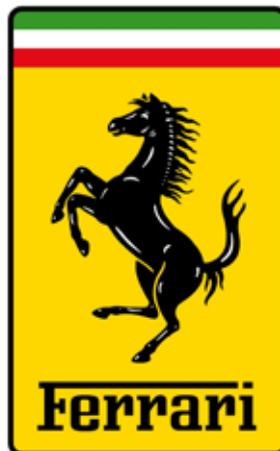
INTERNATIONALES

FERRARI*2011 en hausse*

Les résultats de Ferrari pour les six premiers mois de 2011 sont assurément les meilleures ; puisque le constructeur de Maranello est capable de claironner haut et fort le meilleur semestre de son histoire, tant en terme de résultat financier qu'en terme de production.

Sur le plan financier, ce sont 1080 millions d'euros de chiffre d'affaires, soit 19,6% de mieux que le premier semestre 2010, et pour la production 3577 voitures ont été livrées aux concessionnaires, soit 11,8% de mieux. Ferrari explique ses résultats par les très bons chiffres de ses très lucratives super V12, la 599 GT0 et la SA Aperta, ainsi que ceux de ses V8, California et 458. De plus le catalogue d'options a tourné à plein puisque 100% de ces voitures ont été personnalisées par leurs propriétaires. Chiffre encore plus impressionnant peut-être, celui des voitures de course livrées par Maranello : pas moins de 176 exemplaires de 458 Italia, que ce soit sous forme de GT (GT0, GT3, E) ou de voiture pour le Ferrari Challenge. On se croirait chez Porsche !

Le marché américain reste le plus important pour Ferrari avec 939 voitures livrées devant la Chine (Hong Kong et Taiwan inclus) désormais le second marché du constructeur avec 378 livraisons (+116% par rapport à 2010 !).



Le reste des activités de Ferrari continue à très bien se porter. Pour l'anecdote, 600 000 personnes ont visité le Ferrari Store au milieu du parc d'attraction Ferrari World à Abu Dhabi. Disney n'a qu'à bien se tenir.

Si l'on considère en plus que la Ferrari FF n'est pas encore concernée par ces résultats, les prochains devraient être encore meilleurs.

Pour couronner le tout, le constructeur vient d'annoncer un programme de 7 ans de maintenance gratuite (pour les révisions standard) pour les California, 458 et FF à partir de l'année prochaine!!!!

FIAT

achète les participations dans Chrysler détenues par le Canada et le Trésor Américain.



Fiat vient d'acquiescer le 21 juillet 2011 la participation détenue par le Canada dans Chrysler Group LLC, participation égale à 1,5% du capital pour un montant de 125 millions de dollars US.

Par ailleurs, Fiat a également acheté la participation de 6% détenue par le Trésor Américain pour un montant de 500 millions de dollars US comme prévu dans les accords signés début juin.

Sur la base de ces accords, le Trésor Américain a également cédé à Fiat les droits qui lui reviennent, le 10 juin 2009, pour 75 millions de dollars US. De ce montant, 15 millions de dollars US ont été versés au Canada en vertu des accords entre le Canada et le Trésor Américain.

A l'issue de ces acquisitions, Fiat détient 53,5% du capital de Chrysler, et d'ici la fin de cette année, Fiat détiendra 58,5% du capital de Chrysler Group LLC.



PERFORMANCE

1.4 TB MultiAir.
Élu meilleur nouveau Moteur
de l'année 2010.

CONFORT

Espace intérieur optimal.
Élu meilleure compacte
2011 par l'Argus.



SÉCURITÉ

La compacte la plus sûre
87/100, meilleure note
dans sa catégorie.

JE SUIS GIULIETTA

www.alfaromeo.co.ma



Photo non contractuelle



ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011.

ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE 240 000 dhs *Giulietta*

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.



Casablanca : Italcas ; Mandarona 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02 / Angle Bd. Zerkrouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96
Rabat : GMD ; Av. Hassan II, Lot. 9 (ex Vita), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57. **Agadir :** Sabina Motor's ; 46, Bab Al Madina - Tassila - Tél. : 05 28 83 43 30/40
Marrakech : Auto Hall Marrakech ; Imw. Manar, Route de Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22. **Mohammedia :** Lisa Auto ; Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09.
Tanger : Auto Hall Tanger ; 1, rue de Tazit - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17.

INTERNATIONALES

David Coulthard

Ambassadeur AMG

A 40 ans, David Coulthard devient le nouvel ambassadeur d'AMG. L'ancien pilote de Formule 1 participera au développement des futurs modèles.

Le patron du préparateur de Mercedes, Ola Källenius revient sur cette nomination : « A travers ses nombreuses années comme pilote en F1 et en DTM, David Coulthard a pu acquérir une expérience et un large savoir-faire qui font de lui un partenaire très compétent pour nos ingénieurs pour la configuration des futurs modèles AMG ».

Le pilote écossais participera également à tous les grands événements en tant que représentant d'AMG.

David participera au développement des prochaines Mercedes AMG, notamment en poussant les nouveautés dans leurs retranchements sur les routes exigeantes d'Écosse.

Ce nouveau poste n'empêche pas David Coulthard de continuer la compétition cette saison en DTM.



Jenson Button

s'impose en Hongrie

Pour son 200e GP, Jenson Button a remporté le Grand prix de Hongrie. Il s'agit de la onzième manche du championnat du monde qui s'est déroulée sur le tracé de l' Hungaroring, près de Budapest, en Hongrie. C'est sur ce même circuit que l'Anglais a remporté sa première victoire en F1, en 2006. L'actuel leader du championnat du monde, Sébastien Vettel, pour sa part, s'est contenté de la seconde place tandis que la troisième position est tombée dans l'escarcelle de l'Espagnol Fernando Alonso. Pourtant, lors des essais chronométrés, Vettel avait pris l'ascendant sur les autres concurrents en décrochant la pole position devant Hamilton. Le vainqueur de la course, Jenson Button, n'était arrivé qu'en troisième position, suivi de Felipe Massa. La troisième ligne, quant à elle, mettait aux prises Fernando Alonso et Mark Webber. Au classement des pilotes, l'Allemand Sébastien Vettel garde le leadership avec 234 points, suivi de l'Australien Mark Webber et du Britannique Lewis Hamilton. Quant au classement des constructeurs, c'est l'écurie autrichienne Red Bull qui domine les débats avec un score de 383 points suivie du team anglais McLaren et de la Scuderia Ferrari.





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

EVENEMENT

Salon de

Frankfurt 2011

Sous le signe de l'économie d'énergie

À la rentrée, les passionnés d'automobiles ont rendez-vous avec la 64^e édition du Salon automobile de Francfort qui se tient du 17 au 25 septembre 2011. Organisé en alternance avec le Mondial de l'Auto de Paris, ce salon fait partie des cinq grands rendez-vous automobiles internationaux. Pour cette édition, l'accent sera mis sur l'économie d'énergie ainsi qu'en atteste la tendance des constructeurs à adopter le système de récupération d'énergie au freinage et le système Start & Stop. Mieux encore, beaucoup de marques proposent des nouveautés optant pour l'hybride. Ce qui permet



d'avancer, sans risque d'erreur, que la fibre écologique ne cesse de faire des émules et qu'elle est en train de gagner du terrain. Une bonne nouvelle pour le consommateur qui, en roulant propre, dépensera moins, mais également pour les générations futures qui hériteront d'une terre plus vivable.



Porsche 911 restylée

L'indémontable Porsche 911 vient de subir un léger restylage, histoire de donner un nouveau souffle à sa carrière commerciale. Par rapport à la précédente mouture, la nouvelle adopte des phares plus droits, des feux à LED, des rétroviseurs désormais logés sur le côté de la porte ainsi que des arches de roues plus larges pour accueillir des jantes de 20 pouces. La sportive de la firme de Zuffenhausen profite de ce toilettage pour croître de quelques centimètres, en longueur comme en largeur.

Au chapitre mécanique, la future 911 devrait connaître un gain de puissance significatif avec un flat six dont la puissance passe de 345 à 365 ch. La Carrera S, pour sa part, devrait bénéficier du même moteur, mais dont la puissance est portée à 395 ch. De série, ces deux blocs seraient associés à une boîte manuelle de six rapports et en option, à la boîte PDK de 7 rapports. Enfin, la nouvelle 911 Carrera Type 991 bénéficiera de série de la récupération d'énergie au freinage et du

système Start/Stop pour un gain de consommation d'environ 15%.

BMW i8 Concept

En plus de la petite i3, BMW présentera au Salon de Francfort sa grande sœur i8.

Ce concept est tout simplement une évolution du concept Vision Efficient Dynamics présenté par la firme bavaroise en 2009 dont il reprend les traits, les larges surfaces vitrées ainsi que la motorisation hybride. L'i8 associe au système électrique, issu de la i3, un moteur thermique. Ce dernier envoie son couple uniquement aux roues arrière via une transmission à double embrayage. Et contrairement au concept Vision Efficient Dynamics, il ne s'agit pas d'un bloc Diesel, mais d'un petit trois-cylindres essence 1.5 turbo

développant 220 ch et 300 Nm. En mode combiné, l'i8 atteindra 349 ch et 550 Nm.

À l'instar de l'i3 Concept, ce coupé 2+2 a recours à l'aluminium et au plastique renforcé de fibre de carbone. Ceci permet de contenir le poids à 1480 kg, autorisant ainsi des performances intéressantes, à savoir un 0 à 100 km/h en 4,6 sec et 250 km/h en pointe. La combinaison du poids réduit et de l'hybride permettrait, selon BMW, une consommation moyenne normalisée réduite à 2,7 l/100 km.

Mini coupé

Étroitement dérivé d'un concept déjà très proche de la série à l'occasion du Salon de Francfort 2009, le coupé Mini sera la star incontestée du stand de la marque anglaise au Salon 2011.

Long de 3,73 m, ce Mini coupé est plus bas de 3 cm par rapport à une Mini normale et se distingue par un pare-brise fortement incliné et un pavillon adoptant une originale casquette de toit. Autre spécificité, le décrochement du hayon est doté d'un aileron qui se déploie à partir de 80 km/h. La nouvelle déclinaison de la Mini adopte en outre des jupes latérales ainsi que des boucliers avant et arrière spécifiques.

En parfait accord avec le look extérieur, l'habitacle joue la carte de la sportivité avec deux sièges sport alors que le tableau de bord et les contre-portes peuvent bénéficier d'un programme de personnalisation.

Quoiqu'il revendique plus une vocation sportive, ce Mini coupé dispose d'un coffre d'une capacité de chargement de 280 litres grâce à l'absence de banquette arrière.



Sous le capot, la dernière-née de la marque anglaise propose trois motorisations essence : 122, 184 et 211 ch et deux Diesel avec le Cooper SD disponible en 136 et 143 ch.

Peugeot 508 RXH

Peugeot profitera de ce Salon pour dévoiler une nouvelle déclinaison de sa récente 508 : le RXH, un trio de lettres dissimulant un véhicule hybride Diesel, à quatre roues motrices.

Esthétiquement, le 508 RXH, qui en impose avec sa caisse rehaussée et élargie, se distingue par ses feux à LED visibles de jour comme de nuit, suggérant trois griffes verticales de part et d'autre de sa calandre flottante.

Cette recherche d'exclusivité est également perceptible à l'intérieur qui bénéficie de spécificités avec des couleurs distinctives et des matériaux bien choisis, à l'image de ses décors cuivrés ou de sa



sellerie cuir alcantara. Par ailleurs, la 508 RXH dispose d'un d'équipement riche avec un accès démarrage mains libres, des sièges avant électriques, l'affichage tête haute, le toit panoramique en verre, des vitres latérales feuilletées acoustiques sur-teintées, la radionavigation WIP Nav Plus, etc.

Exclusivement proposée avec le bloc 2.0 I HDi FAP HYbrid4, première motorisation hybride Diesel au monde, la 508 RXH affiche une puissance maximale de 200 ch, 4 roues motrices et un couple maximal de 450 Nm. Elle ouvre, par ailleurs, de nouvelles perspectives dans le segment, en proposant un mode 100% électrique (4 km d'autonomie), idéal pour circuler en ville et pour réduire la consommation en cycle mixte à moins de 4,2 l/100 km, soit des émissions inférieures à 109 g/km CO₂.

La 508 RXH sera dévoilée en première mondiale au



Salon international de Francfort dès le 15 septembre 2011, et sera commercialisée au printemps 2012.

Audi A5 restylée

L'Audi A5 étant déjà à mi-parcours, c'est l'occasion pour la marque aux anneaux d'apporter quelques retouches à un modèle symbole de la sportivité chez Audi.

À l'avant, l'A5, s'inspirant directement de la nouvelle A6, adopte des phares et une calandre au style plus tranchant, tandis que les prises d'air ont été élargies. Les phares arrière, en revanche, ayant moins évolué, sont disponibles en option avec des bandeaux de LED. À bord, l'ambiance n'évolue guère, si ce n'est un volant légèrement retouché et un GPS équipé d'une cartographie Google.

Côté moteurs, par contre, Audi concentre ses efforts sur la baisse de la consommation. En entrée de gamme essence, l'A5 fait appel désormais au 1.8 TFSI de 170 ch (au lieu de 160 ch). La consommation a été revue à la baisse pour atteindre désormais 5,7 litres au 100km au lieu de 7,1 litres. Le 2.0 TFSI reste inchangé alors que l'ancien 3.2 V6 est remplacé par un 3.0 TFSI de 272 ch. S'agissant de l'offre Diesel, l'A5, qui bénéficie de trois motorisations, démarre avec le 2.0 TDI qui développe désormais 177 ch tandis que le 3.0 TDI propose deux puissances : 204 et 245 ch. Pour finir, la S5 abandonne son V8 de 4.2 pour un 3.0 V6 TFSI downsizé de 333 ch.

La commercialisation de l'A5 restylée devrait être effective dans la foulée du Salon de Francfort, à l'automne prochain.

La toute nouvelle FORD **FOCUS** 5 Portes

Bien plus qu'une voiture.

Ford Focus, un concentré de technologie, des équipements de pointe, une totale maîtrise de la route, un design musclé et un plaisir de conduite toujours inégalé.

À découvrir dans tous les showrooms Ford.

Plus de Performance

Moteur 1,6 TDCI plus souple
Volets de calandre actifs



Plus de Technologie

Système de parking semi-automatique
Reconnaissance vocale

Plus de Sécurité

Régulateur de vitesse adaptatif
Alerte de ralentissement du trafic

Plus de Plaisir de conduite

Contrôle vectoriel de couple
Suspension arrière « Contrôle Blade »

SCAMA - Groupe Auto Hall

• Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
• Kénitra : 05 37 37 99 86 / 31 26
• Oujda : 05 36 52 40 20
• Rabat : 05 37 72 52 46 / 73 08 95
• Meknès : 05 35 55 12 70 / 72
• Attaoûla : 05 24 23 56 60

• Tanger : 05 39 95 11 11
• Tanger : 05 39 39 40 56
• Chemaïa : 05 24 46 90 90
• Fès : 05 35 62 59 51 / 40 31
• Settat : 05 23 72 00 81
• Karia Ba Med : 05 35 62 89 32

• El Jadida : 05 23 37 37 22
• Marrakech : 05 24 44 84 22
• Chichaoua : 05 24 35 37 74
• Beni Mellal : 05 23 48 31 19
• Agadir : 05 28 84 29 95 / 39 73
• Rommani : 05 37 51 66 71

• Safi : 05 24 46 28 10
• Safi : 05 24 63 03 63
• Tetouan : 05 39 71 52 06 / 07
• Dakhla : 05 61 95 27 96



Feel the difference

www.ford.ma

AUTO *Dossier*

CeedCup

Formule nationale «Rio Cup»

Les premières courses de la nouvelle formule nationale «Kia cee'd Cup» se sont déroulées à Agadir le 16 et 17 juillet. Un terrain de jeu poussiéreux sur lequel des Pro'ceed préparées ont fait montre d'un comportement étonnant.





KMM vient de lancer une nouvelle formule intitulée «cee'd Cup», sous l'égide de la Fédération royale marocaine de sport automobile. Après la réussite de la Rio Cup qui a duré 3 années, avec deux participations au Grand Prix de Marrakech, KMM récidive avec la cee'd Cup: un plateau de 8 voitures qui sera porté à 10 dans quelques semaines. Ces voitures sont dotées d'un moteur Diesel 2,0 l dont la puissance a été portée de 140 à 180 ch (un couple qui dépasse les 400 Nm) et qui ont subi également des modifications au niveau de la suspension (version compétition par un spécialiste (SMA). Côté sécurité, ces voitures sont équipées d'arceaux homologués FIA. Grâce à l'expertise de nos équipes, le poids de la voiture ne dépasse pas 1,2 tonne, ce qui permet des performances inédites. Le plateau des pilotes est très diversifié. On trouve des confirmés et des novices. Mounir Benamer, Jaouad Belkhouya, Ahmed Fadli, Youssef Rouane, Abdallah Raji, Ghita Mennane, Hicham Mennan, ismail Sbai, youssef Mernissi, Badr Boulal... font partie des pilotes qui nous ont fait confiance.

La première course de la cee'd Cup s'est déroulée le week-end du 16 & 17 juillet dernier à Agadir. Une course qui s'est déroulée sur terre et qui s'est soldée par un comportement qui a étonné plus d'un. On était presque dans une ambiance WRC...

La course a été remportée par Hicham Mennane, après un duel fratricide avec Jaouad Belkhouya et une tête à queue spectaculaire de Mounir Benamer. La prochaine course aura lieu à Bouskoura les 17/18 septembre. Avec cette nouvelle Formule, KIA Motors Maroc entend imposer le Diesel dans la course pour la première fois au Maroc.



AUTOCONCEPT

JAGUAR C-X75



*La technologie verte
à la rescousse*

Pour donner corps à ses futures réalisations, Jaguar n'hésite pas à puiser dans son riche patrimoine, celui-là même qui a fait la gloire de la marque dans le passé. C'est le cas du concept car C-X75 qui, pour célébrer les 75 ans de la marque, évoque immanquablement la XJ13. Ce prototype, développé pour la compétition dans les années soixante, n'a finalement jamais couru. Mais Ian Callum, l'actuel designer de Jaguar, le considère comme l'un des plus beaux modèles de l'histoire de Jaguar. Pour rendre hommage à ce modèle unique, la C-X75 n'hésite pas à s'en inspirer, adoptant des lignes basses et fluides, faisant la part belle aux rondeurs. Mais un concept car doit également préfigurer l'identité stylistique des modèles à venir, d'où la présence d'entourages de vitres chromés et sculptés, rappelant ceux des dernières XF et XJ. De plus, certains détails évoquent des modèles contemporains, à l'image de la calandre, qui fait un clin d'œil à la XJ220, et l'arrière proéminent qui fait un peu penser à la Citroën GT concept.



JAGUAR
C-X75

AUTOCONCEPT





À l'intérieur, comme c'est l'habitude chez la marque au félin depuis la sortie de la XF, l'ambiance est plutôt high-tech. Ainsi, l'habitacle de la C-X75 s'illumine de bleu dès que son propriétaire approche ; au démarrage, toute une série de diodes en éclaire les détails, tandis que l'écran TFT, qui fait office d'instrumentation de bord, s'éclaire à son tour. Les sièges étant solidaires du châssis, ce sont les pédaliers et le volant qui s'ajustent en fonction de la morphologie du conducteur. Pour sa propulsion, la C-X75 oublie le V12 en position centrale arrière de son inspiratrice et préfère se fier à l'électricité. Ainsi, quatre moteurs (un dans chaque roue) développent un total de 580 kW (soit 785 ch) pour un couple herculéen de 1600 Nm, transmis aux quatre roues. Ceci assure à la C-X75 des performances de Supercar, avec un 0 à 100 km/h abattu en 3,4 s et une vitesse de pointe de 330 km/h.

Rechargeable via une simple prise de courant, la C-X75 peut parcourir 110 km sur ses seules batteries lithium-ion. Lorsque la batterie se vide, deux micro-turbines à gaz prennent le relais pour prolonger l'autonomie jusqu'à 900 km. Forte de cette technologie verte, la Jaguar C-X75 parvient à contenir ses émissions à 28 g/km.



Motors

par Youssef Bennour

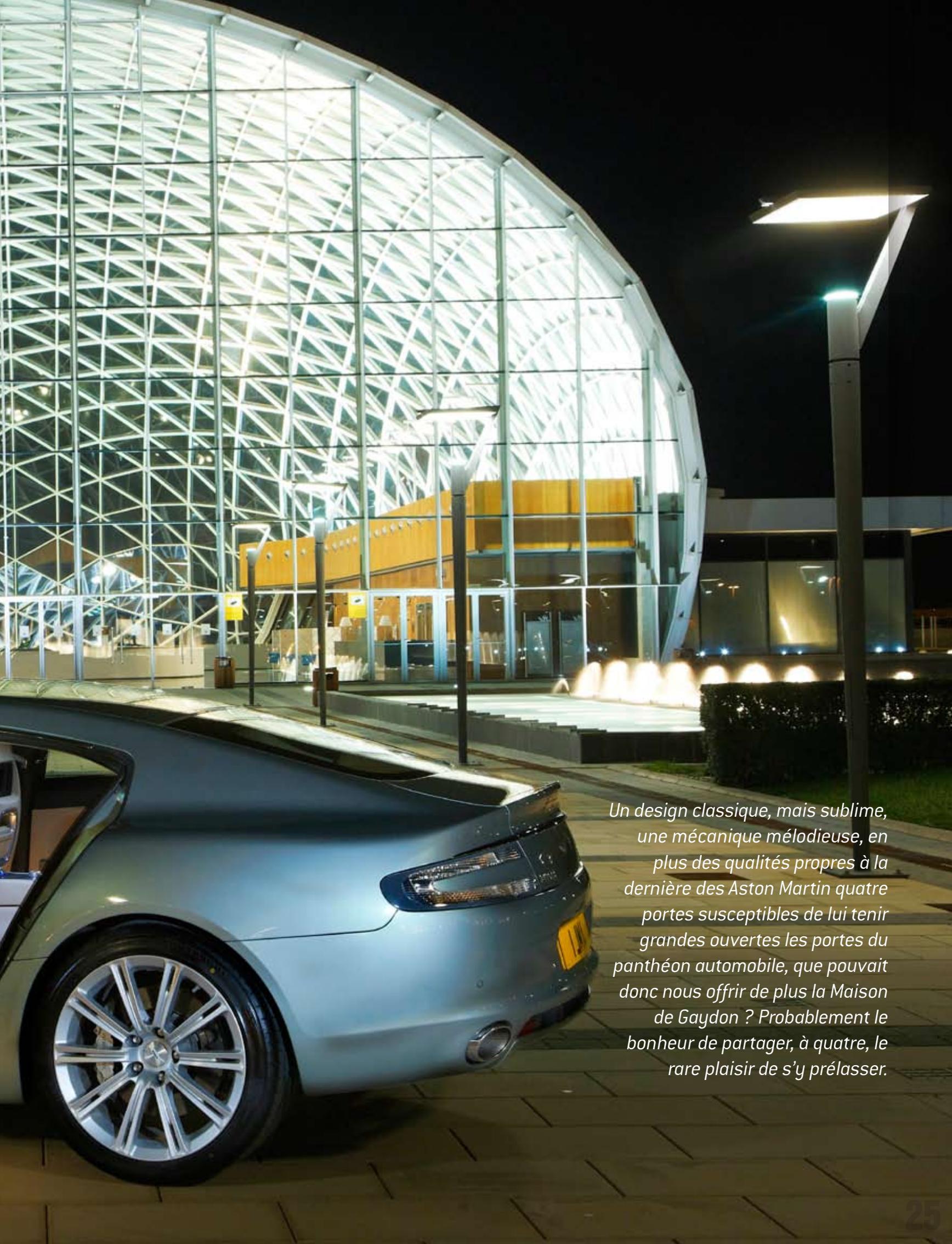
AUTO *Exception*



ASTON MARTIN RAPIDE



Aussi élégante qu'un pur sang



Un design classique, mais sublime, une mécanique mélodieuse, en plus des qualités propres à la dernière des Aston Martin quatre portes susceptibles de lui tenir grandes ouvertes les portes du panthéon automobile, que pouvait donc nous offrir de plus la Maison de Gaydon ? Probablement le bonheur de partager, à quatre, le rare plaisir de s'y prélasser.

La Rapide a été conçue pour offrir à quatre personnes toutes les sensations de l'univers Aston Martin. Bien sûr, vous pouvez aussi l'appréhender comme une familiale super haut de gamme et l'utiliser pour partir en week-end avec femme, enfants et quelques bagages, mais le plaisir que procure la Rapide ne se mesure pas à l'échelle des valeurs d'usage. En fait, à son bord, la richesse des sensations prime sur tout le reste.

Marek Reichman, son designer, l'a imaginée comme s'il s'agissait d'un coupé. Les glaces latérales sont dépourvues d'encadrement et recouvrent le pied milieu au point de le faire optiquement disparaître. Afin que sa silhouette longiligne n'induisse aucun sentiment de fragilité, Marek Reichman a sculpté sa magnifique ligne en affirmant : « La puissance et l'élégance de la voiture sont immédiatement perceptibles, comme pour un cheval de course à l'arrêt. » Réalisée sur le châssis en aluminium de la DB9, allongé d'une trentaine de centimètres, la Rapide atteint une longueur de 5,02 m et présente un surpoids de seulement 190 kg par rapport au coupé DB 9 [1950 kg à comparer également aux 1970 kg de la Porsche Panamera Turbo]. Sous le

capot, qu'elle porte très long, son V12 6 l fait rugir 477 ch dès 6000 tr/mn, tandis que le couple culmine à 600 Nm au régime de 5000 tr/mn. Il s'agit donc de la version la plus onctueuse d'une mécanique particulièrement mélodieuse mise au point à Gaydon et fabriquée à Cologne, montée en position « transaxle » pour rééquilibrer la répartition du poids entre l'avant et l'arrière, la boîte automatique Touchtronic à 6 rapports deuxième génération propose un programme sport et un mode manuel via des palettes fixées sur la colonne de direction. Les suspensions pilotées sont dérivées de la DBS, tout comme le différentiel. La production de la Rapide, dont la commercialisation a débuté en 2010 est assurée par Magna Steyr, sur son site autrichien de Graz. Avec un prix annoncé aux alentours de 167000 €, la Rapide se situe très raisonnablement entre le coupé et le cabriolet DB9 qui utilisent le même bagage technologique. Ce tarif la place entre la Porsche Panamera Turbo et la Bentley Continental Flying Spur, deux voitures de très haute valeur technologique, mais à l'esthétique infiniment plus discutable face à l'évidente beauté de l'Aston.



AUTO *Exception*



QuattroporteS

Une berline plurielle



*Pierre angulaire
du renouveau de la
marque, la berline
Quattroporte Maserati
s'offre quelques
retouches esthétiques
tout en accueillant le
gros moteur « S » du
coupé Gran Turismo.
Ainsi dotée, elle
combine avec maestria
confort et sportivité.*



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

Poids et Mesures

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

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

La nouvelle Quattroporte se veut encore plus performante. Pour ce faire, elle s'offre une nouvelle motorisation V8 4,7 l plus puissante (430 ch) avec une nouvelle boîte automatique à convertisseur, dont la douceur se marie mieux avec le velouté qui préside à la conduite de la seule berline haut de gamme d'origine latine.

Signe des temps, le remodelage de la Quattroporte., relève de la tradition latine qui aime peaufiner ses classiques pour tendre vers une certaine idée de la perfection. Ainsi le nouveau dessin toujours réalisé par Pininfarina exige un œil des plus attentifs pour distinguer les évolutions. Si la nouvelle grille de calandre à fanons verticaux apparaît évidente, tout comme le sont les nouveaux phares soulignés d'un bandeau de 10 diodes LED qui tient lieu de clignotant.

Les feux ont également subi leur cure de LED et intègrent désormais 32 diodes chacun. Les Quattroporte se distinguent ainsi dans la nuit par leurs feux en double ligne oblique.

L'intérieur, tout se joue sur des détails encore plus ténus. La principale évolution vient du système multimédia signé Bose, tandis que les spécialistes de la calligraphie distingueront encore le nouveau graphisme des compteurs, sans oublier celui de la célèbre montre du tableau de bord toujours siglée du trident Maserati. Les autres goûteront sans modération à ce nouveau coloris chocolat proposé pour la très belle sellerie Poltrona Frau.

Une petite détour par les places arrières permet d'apprécier tous les soins qui entourent les passagers arrière. C'est que la Quattroporte peut s'envisager comme une voiture avec chauffeur de très grande classe. Les usagers habituels des limousines ne seront pas déçus. L'espace est généreux et parfaitement aménagé. Les sièges se règlent électriquement, tant pour l'assise que pour le dossier. Ils bénéficient



également de fonction de massage, de ventilation et bien sûr de chauffage. Les tablettes escamotables qui accueillent coupes ou ordinateur portable ont été réalisées dans la même essence que le bois qui orne le tableau de bord tout concourt au confort et au bon plaisir des passagers arrière tant que le conducteur n'abusera pas de la touche « mode sport »

Concernant les évolutions, il s'agit d'un V8 de 4,7 l de 430 ch, le même, ou presque, que celui qui vrombit sous le capot du coupé Gran Turismo S, sauf qu'il délivre ici 430 ch et non pas 440 ch, pour un couple identique de 490 Nm à 4750 tr/mn. Cette mécanique réalisée par Maranello selon les spécifications de Maserati ne bénéficie pas des toutes dernières évolutions que l'on peut retrouver sur le V8 de la Ferrari California, telle l'injection directe, mais les chevaux sont là, bien cabrés, et présentent le plus beau pedigree qui soit. Parfaitement en phase avec la boîte automatique ZF à 6 rapports.

Les passages de vitesse se font plus rapides, même si la douceur continue de primer sur la célérité : nous sommes très loin des « coups de fusil » d'une boîte robotisée. L'accélérateur réagit plus franchement aux attaques de votre pied droit et les suspensions se durcissent sans modération, gâchant aussitôt le royal confort de notre berline. C'est d'ailleurs assez agaçant que l'on ne puisse pas scinder la fonction « suspensions » du mode sport afin de pouvoir jouir du dynamisme de la boîte et de l'accélérateur tout en préservant son confort et surtout celui des passagers arrière.

Pour le plaisir de comparer, sachez que cette imposante berline accélère aussi fort qu'une Porsche Cayman S (5,4 s pour 0 à 100 km/h) tout en la dépassant de 5 km/h en vitesse de pointe. Le tempérament de la grande berline italienne se révèle vraiment à la hauteur de ses qualités fondamentales, à savoir le confort et la qualité de présentation. Cette S se pose ainsi comme une rivale très crédible pour les versions les plus hyppées de la construction allemandes.

AUTO *Exception*

Audi R8V10

En route vers les sommets





Après le succès rencontré par sa R8 sur le marché des sportives de haut vol, Audi a lancé une version encore plus savoureuse, dotée d'un aristocratique V10 d'une incroyable docilité.

Audi R8

En implantant sous le capot vitré de sa R8 un magistral dix cylindres de 526 ch (au lieu des 420 du V8 d'origine), Audi a créé une Grand Tourisme parfaitement civilisée, malgré des performances de tout premier ordre.

Première remarque, dans l'habitacle de cette deux places, une impression d'espace. Ainsi, les plus grands y prendront instantanément leurs aises -les jambes sont confortablement posées- et la garde au toit reste suffisante, bien que la voiture culmine à 1,25 m.

Second point, un raffinement et une finition modèles, comme de coutume chez Audi. Matériaux nobles, agencement parfait, design sobre et soigné, face au conducteur, l'instrumentation est entourée d'un arc de cercle évoquant les cockpits arrondis des bolides de Grand Prix des années cinquante.

Côté transmission, Audi offre, de série, une boîte mécanique à six vitesses, précise et agréable, commandée par un

levier taillé dans de l'aluminium, planté dans une jolie grille du même métal. Moyennant un surcoût, on peut disposer d'une transmission à six vitesses robotisée. Eminemment recommandable, cette dernière peut être utilisée en mode entièrement automatique ou commandée à la main, -avec des palettes au volant ou à l'aide du levier.

Au doigt et à l'œil

Digne, à juste titre, des plus grands éloges, la R8 V10 procure un intense bien-être en vitesse de croisière, et un vif plaisir sitôt qu'on lui pique le flanc.

Parfaitement campée sur ses roues de 19 pouces, avec un empattement long de 2,56 m [ce qui contribue au caractère spacieux de l'habitacle où l'on dispose d'un espace de rangement derrière les sièges complétant les 100 l du coffre avant], la voiture, tout en obéissant au doigt et à l'œil à son pilote, affiche un équilibre proprement stupéfiant.



Un équilibre qui ira croissant avec l'amortissement piloté Magnetic Ride -confortable à allure paisible, dur à souhait quand on exploite la voiture- dont seront équipées toutes les V10. Ainsi, il faut vraiment provoquer cette R8 pour risquer de se mettre en difficulté. Les quatre roues motrices font le reste, avec un différentiel autobloquant à l'arrière qui ajoute encore à la motricité, vous catapultant d'un virage à l'autre tel un caillou lancé par une fronde.

Le couple moteur se répartit à 90% sur les roues arrière et 10% sur l'avant, une proportion qui peut, si besoin, basculer à 35% sur l'avant. Les aides à la conduite, correction de trajectoire [ESP] et anti-patinage [ASR], peuvent être débrayées pour jouer sur circuit. Un interrupteur sport permet de durcir la suspension alors qu'un autre accroît le caractère rageur du moteur, en « situation d'attaque ». Toutefois, en vitesse de croisière, V8 au timbre grave et V12 aux envolées stridentes savent mettre une sourdine à leur

sonorité particulière. Délivrant l'essentiel de son couple généreux dès le plus bas régime, le V10 vous propulse à 100km/h en 3,9 secondes et à 200 en 12 s, la vitesse de pointe se situant à 316 km/h. En authentique sportive, la R8 V10 dispose d'excellents freins en acier, des disques qu'il faut vraiment solliciter pour les mettre en émoi. En option, les disques en carbone, qui, tout allégeant la voiture de 9 kg, présentent l'avantage d'une durée de vie de 300 000 km. Résistant aux usages les plus sauvages, plus ils sont chauds, mieux ils freinent. Affichant une belle dimension -mordus par six pistons devant et quatre derrière- le poids somme toute modéré de la voiture ne leur donne pas trop de fil à retordre. En utilisation intensive, en montagne, par exemple, la consommation frise les 25 l/100km, mais elle reste de l'ordre de 14 l en rythme sage. L'implantation d'un V10, sur un châssis manifestement taillé à cet effet, fait franchir à Audi un pas de plus vers les sommets de la construction automobile.

AUTO *Description*



Série 1 **M**



A rear view of a red BMW M1 Coupé driving on a road. The car is in motion, with a blurred background of a rocky hillside. The license plate is M:UJ 8449. The BMW logo and M1 badge are visible on the rear. The car has dual exhaust pipes on each side.

Après la M5, la M3, la X5 M et la X6 M, la marque bavaroise a décidé de confier son plus petit modèle aux sorciers du département Motorsport. Grâce à son rapport poids/puissance avantageux, la BMW M1 Coupé ne se fait pas prier pour aller titiller la M3 en affichant des performances légèrement supérieures à cette dernière.

La BMW Série 1 se dévergonde

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

Pour propulser cette BMW Série 1 M Coupé ou BMW M1 Coupé, la marque à l'hélice a choisi d'installer un bloc de 6 cylindres baptisé TwinPower Turbo M, et développant au total 340 ch.

Stylistiquement, l'empreinte de la branche sportive de BMW est patente sur cette BMW M1 Coupé, notamment avec l'adoption à l'avant de nouveaux appendices aérodynamiques et des passages de roues nettement plus musclés. Les blocs optiques avant évoluent également, avec un peu plus de finesse, adoptant des "paupières" à leur partie supérieure. Du muscle, on en retrouve également à l'arrière, avec une double sortie d'échappement à droite et à gauche et un diffuseur nettement plus marqué.



Ce style, résolument sportif, trouve un écho à l'intérieur avec un habitacle conjuguant sportivité et sobriété. L'ambiance course est garantie ainsi qu'en témoignent le volant à trois branches et les superbes sièges en cuir agrémentés de surpiquûres oranges et bleues.

Pour le reste, les clients ne seront pas vraiment déçus par l'habitabilité. Car si les places arrière sont assez exiguës, elles ont le mérite de remplir correctement leur rôle en permettant d'embarquer deux adultes sur de petites distances.

Côté équipement, en revanche, la plus petite de la gamme M ne se montre pas très généreuse. En effet, sa dotation de série se limite à la climatisation, au régulateur de vitesse et à l'auto-radio CD compatible MP3 (via une prise jack seulement). Il faudra donc renoncer à la navigation, tout de même disponible en option, et même à l'écran du système iDrive.

Pour propulser cette BMW Série 1 M Coupé ou BMW M1 Coupé, la marque à l'hélice a choisi d'installer un bloc de 6 cylindres baptisé TwinPower Turbo M, et développant au total 340 ch. Associé à une boîte manuelle à 6 rapports, il permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes exactement. Disposant d'une capacité d'overboost, la BMW M1 Coupé peut atteindre 250 km/h, sa vitesse maximale bridée électroniquement.

Cette pièce d'orfèvrerie, cubant 3 litres de cylindrée, se caractérise par ses deux turbocompresseurs "TwinPower Turbo M". Les 450 Nm de couple sont disponibles dès 1 500 tr/min et jusqu'à 4 500 tr/min, tandis que sa puissance maximale de 340 chevaux déboule à 5 900 tr/min.

Outre sa mécanique parfaitement bien réglée, la Série 1 M Coupé peut compter sur un châssis irréprochable également mijoté par la branche



Motorsport. Un important travail a ainsi été fourni sur le poids du coupé qui accuse raisonnablement 1495 kg sur la balance. Les essieux avant (à jambes de suspension à double articulation) et arrière (à cinq bras) sont d'ailleurs conçus presque intégralement en aluminium. Le freinage a aussi été confié aux ingénieurs de M GmbH qui ont opté pour des disques ventilés et perforés en fonte grise de 360 mm à l'avant et 350 mm à l'arrière.

il est par ailleurs possible de se faire plaisir en pressant le bouton du mode M Dynamic (MDM). Celui-ci joue sur la sensibilité de l'accélérateur, retarde l'intervention du contrôle dynamique

de stabilité et favorise ainsi les survirages. Les conducteurs les plus joueurs apprécieront ! Quant à ceux plus férus d'efficacité, ils se délecteront davantage de l'autobloquant M variable offert de série. Très efficace, il permet de passer en courbe à grande vitesse et optimise encore plus la vivacité de la direction.

En s'appuyant sur des éléments techniques empruntés à la M3, la BMW Série 1 M Coupé s'offre un concentré de ce que la griffe sportive du constructeur bavarois fait de mieux. S'adressant à une clientèle assez jeune, ce petit bolide soigne son style, ses performances et son prix. À bon entendeur...



AUTO *Nouveauté*

Mercedes-Benz Classe C

Best-seller de Mercedes, la Classe C arrive à mi-carrière. Pour son facelift, le constructeur allemand a souhaité améliorer de nombreux points. Ainsi, qualité perçue, efficacité, allure générale, équipements de sécurité et de confort subissent des évolutions appréciables.



A silver sedan is shown in motion on a paved road that runs along a coastline. The car is captured from a side-rear perspective, moving towards the right. The background features a deep blue sea and a rocky, brownish shoreline. The image has a motion blur effect, particularly in the background and the car's wheels, suggesting speed. The overall lighting is bright, indicating a sunny day.

Un relooking persuasif

AUTO *Nouveauté*



Extérieurement, c'est la face avant de la Classe C qui évolue le plus avec de nouvelles optiques, de nouveaux boucliers et un capot en aluminium redessiné. La calandre accueille l'étoile Mercedes dans les finitions Avant Garde et Business. En finition Élégance, l'étoile trône au bout du capot, comme sur les modèles d'antan, une finition qui séduira davantage les clients fidèles de Mercedes que la clientèle de conquête. À l'arrière, les feux de la Classe C restylée conservent leur forme d'origine, mais arborent désormais un éclairage à LED. Autre détail pour la partie arrière, la plaque minéralogique est surmontée d'une barre chromée et éclairée la nuit par des LED. Si la Classe C reprend les motorisations déjà présentes en 2010, elle réalise néanmoins de nombreux progrès en termes d'efficacité.

Le 2.2 Diesel est le même bloc qui propulse les 220 CDI et 250 CDI. En version 220 CDI, ce 4 cylindres développe 170 ch et 400 Nm. En version 250 CDI, la puissance grimpe à 204 ch et le couple à 500 Nm. Grâce à l'adjonction d'un second turbo, la Classe C 220 CDI atteint 231 km/h en pointe et réalise le 0 à 100 km/h en 8,4 s, contre 240 km/h et 7,1 s pour la Classe C 250 CDI. Si l'écart entre les deux motorisations existe bien au niveau des chiffres, l'agrément et les performances de la version 220 CDI de 170 ch sont déjà largement suffisants en utilisation quotidienne.

Dans les deux cas, ce moteur bien insonorisé est très agréable. Les deux moteurs peuvent être associés à la boîte de vitesses automatique 7G-Tronic Plus. Celle-ci se distinguant par une rapidité et un passage des rapports en souplesse, il est possible de monter ou descendre les rapports en mode séquentiel avec le levier de vitesses. Si vous avez opté pour l'option pack AMG, vous aurez même droit à des palettes derrière le volant.

En propulsion classique, la Mercedes Classe C, qui 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

conduit très aisément, présente deux finitions dénommées *Elegance* et *Avant Garde*.

À l'intérieur, la *Classe C* facelift reçoit une planche de bord remaniée façon *Classe E*. Exit le volet qui masquait l'écran du GPS, désormais, une casquette englobe ce dernier qui reste fixe au sommet de la planche de bord. Cette dernière, qui a été profondément revue, présente des aérateurs ronds sur les côtés et un nouveau grain de revêtement. La qualité perçue progresse encore, et même si elle n'atteint pas le niveau de la *CLS*, on peut affirmer qu'elle rejoint celui de la *Classe E*.

Là aussi, en fonction de la ligne de finition, Mercedes propose des ambiances différentes : *Elegance* ou *Avant Garde*. La première propose un habitacle plus dans l'esprit de la tradition Mercedes avec un volant à 4 branches, une planche de bord claire et des inserts en ronce de noyer.

La seconde se démarque avec une planche de bord et un ciel de pavillon sombre, des inserts en aluminium, des fonds de compteurs couleur argent, un volant à 3 branches, hérité de la nouvelle *Classe CLS* de série, et une climatisation gérant deux zones.

Confortable, la *Classe C* l'est encore davantage en version *Elegance* montée en 16. Le pack *Sport AMG*, outre les pneumatiques à flanc réduit, comprend également un rabaissement de la caisse et des suspensions légèrement plus fermes.

Niveau budget, la *Mercedes C220 CDI Classic* est proposée à partir de 35 000 euros. Pour la version *250 CDI*, le surcoût est de 3000 euros. Les tarifs sont soigneusement positionnés, sachant qu'une *Audi A4 Ambiente 2.0 TDI 170* est facturée 35 280 euros, et 38 070 euros en *TDI 190*.

Auto Nejma, concessionnaire de Mercedes au Maroc, lance ces deux versions à des prix fort compétitifs et avec un meilleur rapport prix/équipement avec le relooking de la *Classe C*.

AUTO *Exception*



Focus

Elle en met plein la vue





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/I/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

La Focus en est aujourd'hui à sa troisième génération. Déjà ! Depuis 1998, plus de dix millions d'exemplaires en ont été écoulés. C'est dire l'importance et le succès du modèle ! Ford rempile donc avec cette nouvelle génération qui reprend la recette des modèles précédents, tant il est vrai qu'on ne change pas une équipe qui gagne. Mais le constructeur y ajoute quelques ingrédients valorisants. Ainsi, si le dynamisme de conduite reste une priorité, les conditions de confort ont été revues à la hausse. Et pour ne pas rester à la traîne question équipement, Ford prend le taureau par les cornes et déboule avec une kyrielle d'aides high-tech, parfois même jamais vues sur une voiture de ce segment, mais qui en mettent plein la vue!

Un package technologique qui vole très haut !

Ford ne tenant décidément pas à rester à la queue du peloton, pour la Focus, on nous sort le grand jeu en déballant une impressionnante panoplie d'équipements à vocation principalement sécuritaire. Cela va du système de freinage automatique (au cas où les capteurs détecteraient un risque de collision imminent) à l'alerte au franchissement de ligne blanche, en passant par le détecteur de panneau routier et l'autobloquant électronique qui rejette le couple sur la roue extérieure en cas de virage pris de manière « musclée ». Et pour les citadins, la marque a développé un système actif d'aide au stationnement. Et ce n'est pas tout, ajoutez à cela la gestion automatique des feux de route (qui fait passer automatiquement des codes aux phares) et le régulateur adaptatif et vous aurez une berline compacte la plus high-tech du moment !



**Systeme
 de freinage
 automatique,
 alerte au
 franchissement
 de ligne blanche,
 détecteur
 de panneau
 routier, systeme
 actif d'aide au
 stationnement,
 gestion
 automatique
 des feux de
 route, régulateur
 adaptatif...etc.**



Moteurs au choix

Pour le Maroc, la Scama, importateur exclusif de la marque, a introduit les moteurs Diesel 1.6 TDCi de 95 et 115 chevaux. En 2012 commencera l'introduction des 2.0 TDCi 136 ou 163 chevaux, ces dernières étant disponibles avec des boîtes manuelle ou automatique à 6 vitesses.

Des qualités dynamiques

La Focus était et reste une référence sur le plan de l'agrément de conduite. Son confort accru lui confère une polyvalence supérieure alors que son agilité est conforme à sa légende : la direction bien calibrée permet de la faire obéir au doigt et à l'œil.

Mais les efforts sont aussi visibles dans l'habitacle. Désormais, grâce à des réglages de siège et de volant suffisamment amples, tous les gabarits s'y

sentiront parfaitement à l'aise.

La finition semblant également avoir progressé, l'importateur marocain a retenu deux finitions, la Trend et la Titanium. La première offre une pléthore d'airbags, une banquette arrière rabattable 60/40, la climatisation manuelle, un siège passager réglable en deux directions, la radio/CD avec connexion USB, commandes au volant et 6 haut-parleurs.

Pour la finition Titanium, vous obtiendrez en plus bouton de démarrage, régulateur de vitesse, climatisation automatique bizona, sièges sport, 4 vitres électriques, support lombaire sur les sièges avant, capteurs de pluie et de lumière (phares et essuie-glace automatiques), jantes en alliage. Franchement, la liste est très bien fournie et le rapport qualité/prix/équipement ne semble pas trop excessif.



AUTO *Nouveauté*

HYUNDAI GENESIS

P R A D A


La Genesis Prada sera produite sur commande personnalisée. Une plaque Genesis Prada et l'emblème GP500 en souligneront l'exclusivité et la rareté. Hyundai en produira seulement 1200 exemplaires.

Hyundai, quatrième constructeur automobile mondial, a dévoilé la Genesis Prada, fruit de la collaboration avec l'une des plus importantes marques de mode de luxe dans le monde.

L'approche commune des deux compagnies a donné naissance à une berline élégante et exclusive. Le mot d'ordre de cette création n'est autre que la perfection. À l'intérieur comme à l'extérieur, les détails de finition évoquent l'élégance et la sophistication.

Basée sur la Genesis millésime 2012, la berline bénéficie d'un design unique combinant l'innovation sophistiquée, l'attention au détail et l'approche de qualité sans compromis de Prada, combinés à l'expertise et à la technologie de pointe de Hyundai.

Des tons de cuirs clairs aux surpiqures du tableau de bord, la sellerie reçoit un habillage en cuir Saffiano exclusif Prada, conférant à l'habitacle une touche des plus luxueuses. Le traitement acoustique est des plus aboutis, ce qui permet aux passagers de profiter de l'ambiance à bord sans être dérangés par les bruits extérieurs. Le système de sonorisation, des plus raffinés, offre une reproduction musicale de haute qualité, qui flattera les sens des plus exigeants mélomanes.

À l'extérieur, la berline exclusive est proposée en trois couleurs spécialement conçues par Prada pour l'habiller -noir

Une édition limitée à 1200 exemplaires personnalisés.

Nero, bleu Baltico et marron Moro- appliquées en trois couches avec des accents dorés, pour une finition à la profondeur captivante. La grille de radiateur reçoit un traitement élégant de chrome sombre, au même titre que les poignées de porte et l'insigne de la marque, rappelant les poignées uniques des sacs à main Prada, revêtues de Palladium. Des jantes exclusives Prada, de 19 pouces, en alliage, viennent habiller les roues, et une antenne extérieure, en forme d'aileron, apporte une touche de dynamisme à la silhouette de la belle.

La Genesis Prada est équipée du moteur Hyundai Tau V8, classé au Top 10 des meilleurs moteurs pendant trois années consécutives et ce, depuis 2009. Le moteur, qui délivre 430 cv et un couple de 52 Kgm, est couplé à une boîte automatique à 8 rapports qui permet au conducteur de vivre au maximum la puissance et le plaisir de conduite offerts par le véhicule.



VIS LES 48H LES PLUS EXCITANTES DE TA VIE À ABU DHABI



TECHNICAL PARTNER
SCUDERIA FERRARI

Le concours Shell Helix arrive à son terme.
Nous tenons à remercier l'ensemble des participants et à féliciter les 10 heureux gagnants qui iront encourager la Scuderia Ferrari durant le Grand prix Abu Dhabi de Formula 1.

Mme. HANANE BHAR
M. ZAROUALI ABDELKARIM
M. CHERKI BRAHIM
M. HOUSSAF BOUCHAIB
M. TARIK AIT-AALI
M. CHERKAOUI SAID
M. JABRI MOHAMMED
M. MOHAMED JEMMAL
M. AIT JILAL MOHAMMED
M. EL HOUSNI ABDELLAH

Avec Shell Helix, gagnez en performance.



Shell
HELIX
CONÇUE POUR LES DÉFIS



EVENEMENT

24 heures chrono

au pays des Vikings

Avec son Diesel de 215 ch et sa transmission 4x4, le Volvo XC70 D5 augmente ses performances tout en revoyant sa consommation à la baisse. Quant à ses quatre roues motrices, idéales pour d'éventuelles escapades hors piste, au vu de ce type de promesse, elles ne font qu'accroître son charme.

L'habitacle vaste, original et très soigné, il exprime un confort de bon aloi. En vérité, le parcours que les responsables de Volvo nous ont concocté pour apprécier les capacités de franchissement du XC70 D5 est digne du fameux Rambo 1 puisque cela se passait dans une forêt très dense, sur des terrains très accidentés, au point que nous nous sommes demandés, à plusieurs reprises, si le véhicule allait passer ou non. C'est donc preuves à l'appui que nous affirmons que le XC70 est un excellent baroudeur, un 4x4 à la polyvalence si bluffante qu'elle frise quasiment l'indécence vu la noblesse des matériaux du modèle que nous occupions. Mais il faut savoir que les tests drive, c'est fait pour ça.

Côté moteur, Volvo propose le tout dernier 215 ch / 440 Nm, 420 Nm disponibles dès 1.500 tr/mn et qui fait chuter la consommation de 8 %. Arborant une caisse surélevée (+ 7 cm), le XC70 séduit par sa belle allonge, ses reprises convaincantes, ses aptitudes tout-chemin et ses qualités routières.

Charmeur, arborant ce luxe typiquement suédois, ce 4x4, qui se démarque des belles allemandes, mérite de mieux se faire connaître au Maroc où ceux qui affectionnent le hors piste s'en feront le meilleur des compagnons.



Les 6 et 7 juillet derniers, nous avons eu le plaisir d'essayer trois modèles de la gamme Volvo. Dans les pages qui suivent, nous vous livrons nos impressions sur les XC70, S80 et autre C70.

Nouvelle S80 Executive, fleuron de la gamme Volvo

D'un confort raffiné, la Volvo S80 est la berline la plus chic de la gamme Volvo et la finition Executive comporte de petites touches qui mettent en valeur l'élégance du design scandinave, à l'image des jantes en alliage « Magni » 18 pouces. Le badge Executive rappelle discrètement qu'on a affaire ici à une S80 hors normes.

A l'intérieur, la S80 Executive est le premier modèle Volvo à disposer en série d'une planche de bord gainée de cuir avec surpiqûres contrastées, proposée dans les teintes Espresso et Gris Foncé. Parmi les petites touches intérieures qui confèrent à la S80 Executive son cachet si exclusif, des sièges ventilés, chauffants, incluant une fonction massage et associés à une sellerie cuir intégrale, des panneaux de portes en cuir, une pendule analogique incorporée au tableau de bord, un rangement de console centrale en aluminium ou encore des incrustations en bois véritable.

Les tapis de sol, épais et spécifiques, renforcent l'impression de luxe que dégage l'habitacle. La possibilité d'installer, sur la banquette arrière, un compartiment réfrigéré associé abritant deux verres en cristal de Suède, participe également à l'atmosphère de prestige et de confort. Le système



AUTO *Nouveauté*

audio Premium Sound haute fidélité et les sièges arrière chauffants achèvent de convaincre que l'on est à bord d'une berline d'exception.

Volvo Sensus, high-tech et ergonomie

Avec le Sensus, toutes les informations s'affichent sur un écran couleur de 5 ou 7 pouces implanté au sommet de la console centrale. D'une petite pression sur le bouton « My Car » placé sur la console, l'utilisateur accède à un ensemble de paramètres intéressant notamment le City Safety, l'alerte anticollision, la détection piéton, le système d'alerte du conducteur, le régulateur de vitesse actif, l'éclairage, les rétroviseurs extérieurs, la climatisation, le verrouillage centralisé et le système audio.

Si le client opte pour un système audio multimédia, le Volvo Sensus s'accompagne alors d'un écran optimisé par un dimensionnement en 7 pouces qui affiche également les informations et les pictogrammes relatifs au système de navigation, au téléphone mobile, à la caméra de recul, à la caméra avant anti-angle mort, au lecteur de DVD, à la TV numérique, etc. La connexion Bluetooth a été optimisée pour permettre non seulement les conversations téléphoniques mains-libres, mais aussi le streaming musical à partir de votre baladeur compatible Bluetooth favori que Volvo est vraiment la première marque à proposer sur l'ensemble de sa gamme.





Une navigation intégrée à commandes vocales ainsi qu'un système de divertissement pour les passagers arrière sont proposés en option. Ce pack comprend notamment un lecteur DVD, deux écrans de 8 pouces à intégrer aux appuie-tête des sièges avant, des casques sans fil et une télécommande.

*Performances accrues et consommation en baisse
Les Volvo S80 sont les premières de la gamme à recevoir les versions affûtées des turbodiesels 5-cylindres D5 et D3.*

Sur le moteur D5, les motoristes de Volvo Cars ont réussi à booster la puissance et le couple, lesquels passent de 205 ch / 420 Nm à 215 ch / 440 Nm, ceci, tout en faisant chuter la consommation de 8 %.

Votre Volvo sous surveillance, by votre smartphone

Désormais, quand vous gardez votre Volvo, vous ne vous sentirez jamais « abandonné ». Toute dernière nouveauté en matière de connectivité chez Volvo Car Corporation, voici une application mobile grâce à laquelle le conducteur est assuré de rester en contact, via son iPhone ou son smartphone Android, avec sa voiture laissée en stationnement.

En d'autres termes, Volvo lance l'application la plus complète et la plus largement disponible en Europe pour contrôler et surveiller un véhicule, quel que soit l'endroit où il se trouve et à tout moment.

« Nous concevons des voitures en phase avec les besoins et les modes de vie des gens, explique Stefan Jacoby, Président & CEO de Volvo Car Corporation. La création pour le conducteur d'un environnement intuitif et particulièrement ergonomique correspond à notre souhait de proposer une sensation d'insouciance maîtrisée de la situation. La logique impose de se sentir totalement maître de son véhicule, même une fois ce dernier laissé en stationnement. »

L'application mobile constitue une étape supplémentaire dans le désir de fournir aux propriétaires des véhicules de la marque des avancées en matière de connectivité, aussi bien quand ils se trouvent à bord de leur véhicule que lorsque ce dernier est en stationnement.

En fait, ce système a été réinventé. Les propriétaires de tous les nouveaux modèles (à compter du millésime 2012) équipés du service Volvo On Call peuvent télécharger la nouvelle application qui offre toute une série de prestations de connectivité via un iPhone ou

EVENEMENT



un smartphone Android.

L'appli mobile, gratuite, téléchargeable à partir des magasins d'applications pour iPhone et Android, est conçue pour offrir au propriétaire une interface facile et intuitive de dialogue à distance avec sa voiture. Naturellement, Volvo s'est entouré de toutes les précautions adéquates pour protéger l'intimité de l'utilisateur et garantir la sécurité du système.

Cette application mobile étant la première étape de la stratégie de connectivité, elle sera complétée avec toute une série de prestations. »

L'application mobile comporte plusieurs fonctions

- **Localisateur de véhicule :** l'emplacement exact du véhicule est repéré sur une carte. Si nécessaire, la voiture active l'avertisseur sonore et les clignotants pour faciliter la recherche.
- **Verrouillage à distance des ouvrants :** affichage de l'état de tous les ouvrants et de la remontée des glaces ; le conducteur peut verrouiller et déverrouiller son véhicule d'une pression sur l'écran tactile.
- **Chauffage à distance :** si le véhicule en est équipé, le chauffage peut être activé ou programmé par minuterie via l'application mobile.
- **Combiné d'instrumentation :** ici, le conducteur dispose d'un certain nombre d'informations, telles

que niveau de carburant, quantité disponible dans le réservoir, consommation moyenne, vitesse moyenne, totalisateur général et totalisateur partiel.

- **Diagnostic du véhicule :** l'application mobile réalise également un « check-up » du véhicule, en affichant des informations relatives au bon fonctionnement des ampoules d'éclairage, aux différents niveaux (liquide de frein, liquide de refroidissement, lubrifiant moteur) et à la pression d'huile moteur.

- **Journal des événements :** les données détaillées des parcours des 40 derniers jours peuvent être téléchargées et stockées. Il est également possible d'extraire ces informations et de les copier dans un fichier Excel, une caractéristique appréciable pour les bénéficiaires de voitures de société.

- **Tentative de vol :** en cas de déclenchement de l'alarme, le conducteur en est averti grâce à l'application sur son mobile.

- **Le système Volvo On Call de nouvelle génération** reprend tous les critères de sécurité et de sûreté disponibles sur la première génération.

Ainsi, désormais, tout propriétaire de Volvo peut communiquer avec sa voiture, en tout lieu et à tout moment, ne serait-ce qu'histoire de ne plus se sentir seul, lorsque tout le monde l'a lâché. Réconfortant, non ?

*385.000,00 DH pour la S60 2.0 E.



UNE NOUVELLE VIE. DE NOUVELLES ENVIES. PLUS DE SÉCURITÉ. TOUJOURS AUTANT DE LIBERTÉ. CHANGEZ POUR LA NOUVELLE VOLVO S60.

Disponible en motorisations : essence 2.0T (203ch), diesel 2.0D3 (163ch) et 2.4D5 (205ch). Cons. : 5.3l/100km pour 139g/km de CO₂ rejeté. Toutes les versions sont équipées de série du City Safety (Système de freinage automatique), de 8 Airbags et du système anti-coup de lapin.



Photo non contractuelle



DRIVE

VOLVO S60 à partir de **385.000,00*** DH

Pour toutes informations, veuillez contacter Scandinavian Auto Maroc et son réseau :
Casablanca : 05 22 40 68 60/ Rabat : 05 37 29 32 63/ Marrakech : 05 24 44 84 34/
Agadir : 05 28 28 89 90.

volvocars.ma

Volvo. for life



COMMUNICATION

EVENEMENT

Ballade à ciel ouvert

en Volvo C70

Lors de notre déplacement à Göteborg, chez le constructeur suédois, nous avons émis le souhait d'essayer la Volvo C70. Bien que ce ne soit pas prévu au programme, les responsables de Volvo ont consenti à nous accorder cette faveur. Ce qui nous autorise à vous parler de cette C70 en connaissance de cause.

Sachant le temps qu'il fait généralement en Suède, notre virée en Volvo C70 découverte, dans l'arrière-pays de la métropole de Göteborg, sur des routes pratiquement désertes et à une température ambiante de 25°C, a été un vrai privilège. Dont nous ne nous sommes pas privés de profiter, tout le long d'une virée de deux cents kilomètres, ponctués de forêts, de lacs et de plaines, avalés cheveux au vent.

Pendant longtemps considéré comme le Talon d'Achille du constructeur suédois, le design a cette fois-ci visiblement focalisé l'attention de Volvo qui a réussi le tour de force de proposer un coupé-cabriolet d'une fluidité parfaite, sans faire de concession au système de pliage.

Le constructeur suédois, qui avait d'abord voulu concevoir la C70 comme un coupé, a su apporter les modifications nécessaires pour en faire un cabriolet, ce qui, finalement, s'est incontestablement avéré comme un choix judicieux. Pour y parvenir, le toit a été constitué de trois panneaux en acier, ce qui

permet de le loger dans un espace réduit.

D'une simple pression sur un bouton, véhicule à l'arrêt, et la transformation s'effectue automatiquement. En seulement 30 secondes, vous avez sous les yeux, soit un cabriolet, avec ce sentiment de liberté qu'on ne peut réfréner, soit un confortable coupé joliment dessiné.

La lunette arrière, en glace véritable et de dimensions normales, tout en permettant une bonne visibilité arrière, renforce la rigidité du toit amovible.

Un intérieur plus cosu et mieux équipé

Pour l'apparence extérieure du C70, de nouveaux coloris et une panoplie de jantes en alliage viennent élargir le choix offert. Quant à l'intérieur, il est naturellement imprégné du design moderne de Volvo, inspiré de la tradition scandinave avec ses surfaces nettes et ses matériaux authentiques. C'est ainsi qu'on retrouve la lame





en aluminium brossé ou nacré de la console centrale qui accueille les commandes de la climatisation et du système audio. De nombreux détails ont été revus pour améliorer l'ambiance dans l'habitacle, tel le tableau de bord qui arbore une nouvelle texture au toucher plus soyeux. Les cuirs des sièges et leur façonnage sont encore plus soignés et la palette de coloris plus riche. Bien entendu, le C70 conserve sa fonctionnalité, notamment un accès facile aux places arrière pourvues de dossiers réglables. De même, le coffre conserve sa bonne contenance avec une capacité de 400 litres toit fermé et 200 litres toit ouvert. Pour faciliter chargement et déchargement, tout le toit se soulève d'environ 20 cm à l'aide d'un moteur électrique commandé par un bouton.

Des moteurs transversaux de cinq cylindres

Le C70 est proposé avec trois moteurs à essence et deux Diesel. Pour ceux à essence, il s'agit de 5 cylindres en ligne extrêmement compacts et montés transversalement. Deux d'entre eux sont

des moteurs atmosphériques avec une cylindrée de 2,4 litres et une puissance de 140 ch et de 170 ch, tandis que le 3e, baptisé T5, est un 2,5 litres turbocompressé développant une puissance de 230 ch et accouplé soit à une boîte automatique à 5 rapports, soit à une boîte manuelle à 6 rapports.

Pour les Diesel qui font le plus gros des ventes, on trouve le D5, un 5 cylindres de 2,4 litres, silencieux et très onctueux, délivrant 180 ch, accouplé à une boîte mécanique à 6 rapports ou, en option, à une boîte automatique à 5 rapports.

Une sécurité toujours bien pensée

Le C70 est doté d'une structure très rigide, à torsion, afin de compenser l'absence de toit fixe. En l'absence de pièces de toit auxquelles fixer les airbags de tête, ces derniers, montés dans les portières, jaillissent vers le haut en gardant la position verticale pour protéger efficacement la tête du passager, même fenêtre ouverte.

En cas de tonneaux, de solides arceaux métalliques, placés à l'arrière, assurent la protection des passagers. Activés à l'aide d'une charge pyrotechnique, ces arceaux sont très vite libérés. Si le toit est en place, ils se déploient à travers la lunette arrière en verre, qu'ils brisent à l'aide des petites pointes rigides dont ils sont équipés.

Au niveau de la sécurité active, un correcteur électronique de trajectoire vient épauler une tenue de route si sûre, qu'elle peut être cause d'un excès d'optimisme chez conducteur.

En somme, en plus de satisfaire sa clientèle traditionnelle, le constructeur suédois, en optant pour un coupé confortable et au design plus attractif, ambitionne de réussir à élargir le nombre de ses aficionados. Quant à nous, c'est tout le mal que nous lui souhaitons.

AUTO *Légende*



Plus qu'une voiture de sport, la Corvette est devenue, au fil des décennies, l'emblème de la GT made in USA. Bien avant la Mustang de Ford, elle symbolise le savoir-faire des Américains en la matière. Certaines générations ont marqué encore plus que d'autres les esprits, mais le concept général est

resté le même : ligne agressive, propulsion et gros cube (presque toujours un V8, sauf les premières années) sous le capot.

La saga de la corvette



1957 a vu la fabrication de 6339 roadsters vendus \$3176 pièce avec le V8 de 283cid. Avec moult options possibles pourtant basique (chauffage, radio) ou très intéressantes (boîte 4, boîte auto, moteur 283hp, cela plombe sérieusement le prix de base; les plus demandées sont le chauffage, les flancs blancs et le hardtop.

En 1966, la Corvette est disponible avec un moteur « big-block » de 427 ci (7 L) devenant ainsi le modèle le plus recherché de son histoire.



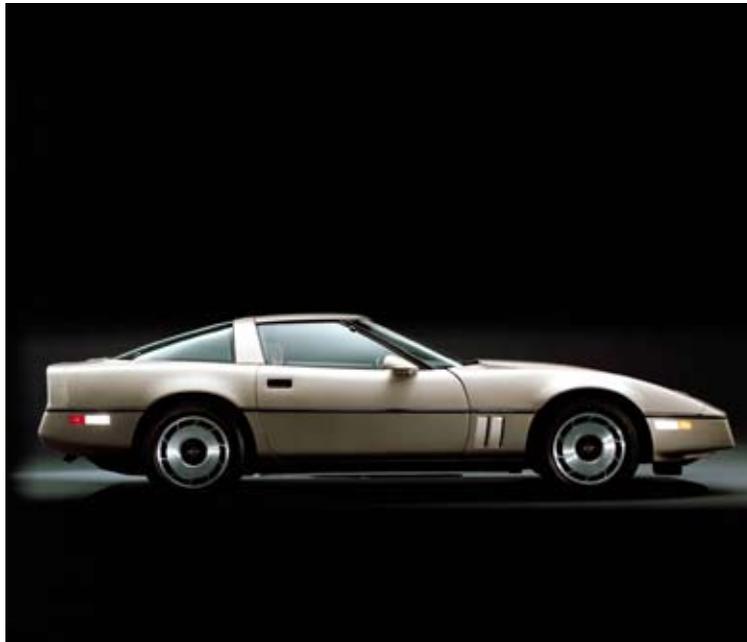
Modèle L71 Sport Coupe de 1968, produit à 9 936 exemplaires au prix de 4663\$, avec un V8 de 300 cv.

La version L88 de ce moteur est officiellement estimée à 438 ch, mais des sources externes lui donnaient plus de 550 ch.

Née en 1953, la toute première Corvette a d'abord été présentée au public sous forme d'un concept-car, dissimulant sous une robe séduisante, en fibre de verre, un assemblage de pièces mécanique d'origine Chevrolet. L'accueil chaleureux qui lui est réservé incite les responsables de la marque américaine à lancer sa production en série. Mais les premières Corvette déçoivent à cause d'une mécanique manquant de caractère. En effet, le six cylindres de 150 ch, ainsi que le démontrent ses performances très moyennes, est loin d'être un foudre de guerre : un 0 à 100 km/h en plus de 10 secondes et une vitesse de pointe ne dépassant pas les 170 km/h. Une tare à laquelle va remédier Zora Duntov, ingénieur chargé du développement des Corvette, qui va installer un V8 moderne sous le capot du roadster et le doter d'équipements plus sportifs (amortisseurs renforcés, barres stabilisatrices, pneus sport...).

Pour renforcer son sex-appeal, la deuxième génération de la Corvette mise sur un design nettement plus provocateur. C'est la naissance de la « Sting Ray » dont les lignes sont inspirées par les courbes d'un requin ! La légende raconte que son designer, Larry Shinoda, a fait installer un squal dans les bureaux de stylisme, pour s'en inspirer. Le résultat est à la hauteur des attentes puisque la sportive américaine devient nettement plus attractive avec ses vitres arrière scindées en deux, de fausses grilles de ventilation sur le capot ainsi que des suspensions arrière indépendantes. Seul bémol, les premières versions sont pénalisées par la vitre arrière en deux parties, qui altère la visibilité, et qui sera retirée dès 1964. Les performances ont été également revues à la hausse grâce à des V8 de 250 à 370 ch. En 1966, la Corvette est disponible avec un moteur « big-block » de 427 ci (7 L) devenant ainsi le modèle le plus recherché de son histoire. La version L88 de ce moteur est officiellement estimée à 438 ch, mais des sources externes lui donnaient plus de 550 ch.

En 1968, la troisième génération voit le jour avec un design plus sage inspire du style de la première génération à qui elle emprunte la vitre arrière panoramique, les phares escamotables et les ailes galbées. Côté motorisation, la Corvette C3 s'inscrit dans la continuité de sa devancière en proposant un V8 musclé qui ravira les amateurs de sensations fortes. Mais ces derniers vont rapidement déchanter à cause de normes antipollution de plus en plus contraignantes qui vont rogner sensiblement les puissances. Ainsi, la Corvette, dans sa version de base, sera à peine plus puissante que la première génération avec un moteur développant tout juste 165 ch ! Toutefois, grâce aux avancées technologiques permettant de concilier antipollution et puissance, cette puissance reprendra progressivement du poil de la bête durant le reste de



Environ 500 Corvettes ont été produites en 1983. Seulement, GM avait décidé qu'il était trop tard pour lancer une année-modèle 1983. La plupart de ces véhicules seront alors revendus en 1984 en tant que «Corvette '84». Seules 2 Corvettes 1983 ont été conservées en tant que 1983.



En 1966 la corvette est disponible avec un moteur « big-block » de 427 ci (7 L) créant ainsi la Corvette la plus recherchée de son histoire. La version L88 de ce moteur est officiellement estimée à 438 ch mais des sources externes lui donnaient plus de 550 ch. Seulement vingt Corvettes ont été commercialisées avec ce moteur en 1967 et ces voitures peuvent aujourd'hui atteindre plus de 600 000 dollars aux enchères.



Corvette Stingray 1974 - moteur V8 LS4 de 8L et 570cv - vitesse maxi 300km/h

Commercialisée début 2009, la ZR1 est une version « ultime » de la C6. Contrairement aux autres déclinaisons de la C6, son V8 reçoit un système de suralimentation, développant désormais 647 ch à 6 500 tr/min, avec un couple de 819 Nm à 3 800 tr/min, et abat le 0 à 100 km/h en seulement trois secondes et demie.



La Z06 produite en 2008. Des moteurs V8 «LS2» 6.0 L, 400 chevaux et «LS7» 7.0L et 505cv, suspension AV / AR indépendante et une boîte manuelle 6 rapports, ou automatique 5 rapports.



Chevrolet célèbre son héritage du monde de la course en lançant la Corvette édition centenaire 2012. Le groupe édition spéciale 2012 sera offert dans tous les modèles Corvette – incluant les modèles Grand Sport, Z06 et ZR1 – dès cet été.

la carrière de la C3, terminant en 1982 avec 200 ch pour le moteur L83 nommé Cross-Fire Injection qui est doté d'une transmission à quatre rapports. Signalons, au passage, que le modèle le plus convoité de cette génération reste sans conteste la Corvette ZL-1 de 1969. Produite à deux exemplaires seulement, cette version est équipée d'un V8 de plus de 400ch.

À partir de 1984, la C3 cède la place à un nouveau modèle qui opère un virage stylistique abandonnant les ailes galbées et optant pour un design plus anguleux, caractéristique des années quatre-vingt. Mais cela n'entame en rien l'identité stylistique de la Corvette qui garde toujours un long capot avant, un habitacle reculé se terminant par une vitre arrière panoramique, des phares escamotables et des optiques arrière dédoublées.

Le pedigree de la fougueuse Chevrolet est également préservé avec des motorisations variant, selon les modèles, entre 300 et 400 ch et des performances dignes des meilleures sportives du marché, avec plus de 250 km/h en pointe. Grâce au poids relativement contenu (environ une tonne et demie), le comportement est également sportif. Cette génération, qui sera produite jusqu'en 1996, verra plusieurs innovations et modèles très recherchés dont, par exemple, la Pace Car de 1986, la ZR-1 de 1990, la 1988 35e anniversaire toute blanche (y compris les roues), la Grand Sport de 1996, en version coupé et cabriolet.

Après douze ans de bons et loyaux services, la quatrième génération prend sa retraite au profit d'une cinquième se singularisant grâce à des lignes plus

douces et davantage de rondeurs. Encore une fois, la nouvelle génération s'inscrit dans la continuité stylistique : long capot, V8, phares escamotables, vitre arrière panoramique, autant de traits caractéristiques préservés, mais modernisés. Sous son capot, la Corvette cache un nouveau moteur qui, aidé par un poids peu élevé (moins d'une tonne et demie), lui permet de tenir la dragée haute aux meilleures sportives européennes. Il s'agit d'un V8 de 5,7 L, réalisé entièrement en alliage, moderne, malgré une architecture plutôt conservatrice, avec son arbre à cames central à basculeurs et deux soupapes par cylindre. Par rapport à son prédécesseur, le LT1, ce bloc accepte notamment de meilleures montées en régime (jusqu'à 6 200 tr/min contre 5 800) et, cerise sur le gâteau, toutes ces qualités sont proposées à un prix particulièrement attractif. Depuis 2005, une nouvelle génération de Corvette sillonne les routes. Si sa silhouette ne change pas vraiment par rapport à celle de son aînée, il n'en demeure pas moins que ses traits ont été modernisés et que, pour la première fois depuis la C1, les phares ne sont plus escamotables ! Visuellement, elle paraît également plus compacte grâce à des proportions sensiblement modifiées. En effet, tout en bénéficiant d'un empattement plus important, la sixième génération est moins large et moins longue. En revanche, pas de changement pour le poids qui ne dépasse toujours pas le seuil de la tonne et demie. Un argument de taille pour une sportive qui, parallèlement, continue à améliorer la puissance de ses huit cylindres affichant entre 400 et 650 ch selon la version. Tout en continuant à se bonifier,

La Z06 qui dispose de 512 ch pour des performances supersoniques : 320 km/h, 0-100 km/h en moins de 4 secondes. Avec de telles prestations, la Z06 n'a nullement à rougir face à une Audi R8 ou une Ferrari F430, par exemple.

l'américaine réussit à préserver ses tarifs particulièrement attractifs avec, environ, 62.000€ pour la version de base ! Mais cette politique commerciale très agressive n'a pas empêché Chevrolet de développer des modèles très performants. Il en est ainsi de la Z06 qui dispose de 512 ch pour des performances supersoniques : 320 km/h, 0-100 km/h en moins de 4 secondes. Avec de telles prestations, la Z06 n'a nullement à rougir face à une Audi R8 ou une Ferrari F430, par exemple. Le rapport performances/prix est donc l'un des meilleurs du marché ! Mais pour ceux qui en veulent davantage, une version plus radicale figure au catalogue. Commercialisée début 2009, la ZR1 est une version « ultime » de la C6. Contrairement aux autres déclinaisons de la C6, son V8 reçoit un système de suralimentation. Avec une cylindrée de 6 162 cm³ et un compresseur Eaton, cette version du V8 – nom de code LS9 – développe désormais 647 ch à 6 500 tr/min, avec un couple de 819 Nm à 3 800 tr/min, et abat le 0 à 100 km/h en seulement trois secondes et demie.

En somme, à voir ces prototypes qui déboulent régulièrement, la légende Corvette n'est pas près de s'éteindre. La prochaine génération de Corvette est déjà sur les rails et sa production interviendra au cours des deux prochaines années. Au vu des performances des versions précédentes et de leur tarif contenu, nul doute que cette nouvelle génération sera également un succès !

50th Anniversary Corvette Stingray Concept



PRIUS, premier véhicule hybride maintenant au Maroc



TOYOTA

Maintenant, respirez!

3.9

L/100 km*

136

ch

89

g/km
Emissions de CO₂

*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 !



une denton

Préparez-vous à changer **PRIUS**

Today
Tomorrow
Toyota



Numero Eco
080 200 8100

www.toyota.co.ma

ENTRETIEN *du mois*



MAZEN SAWANE

par Youssef Bennour



CE MANAGER QUI REDONNE VIE
AUX VIEILLES VOITURES

MAZEN SAWANE

Natif de Beyrouth, Mazen Sawane a une histoire d'amour avec le Maroc où il réside depuis son arrivée en 1977 pour présider aux destinées de Siemens Maroc. Passionné de voitures depuis l'enfance, cet ingénieur en électricité a profité de son séjour d'études en Allemagne pour découvrir de plus près le monde de l'automobile. C'est à cette période que remonte également son attirance pour les voitures de collection. Son plaisir à lui, c'est de dénicher des voitures dans un état de délabrement avancé et de les restaurer lui-même. Cet exercice lui a permis d'acquérir une solide expérience des techniques de restauration et de la réparation mécanique. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il défend bec et ongles son projet de mise en place d'un stock de pièces de rechange et d'un atelier de réparation commun à tous les collectionneurs marocains. Maintenant qu'il a pris sa retraite, il compte se consacrer davantage à ses voitures, à la peinture et envisage de participer à la prochaine édition du Rallye Classic du Maroc. À travers cet entretien, nous vous invitons à découvrir le monde passionnant de ce gentleman manager.

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.



MAZEN SAWANE





MAZEN SAWANE



GDM. Comment vous êtes-vous intéressé à l'automobile ?

Mazen Sawane. Mon intérêt pour les voitures a commencé assez tôt parce que mes voisins de palier étaient mécaniciens chez Jaguar, à Beyrouth. Donc, je me retrouvais souvent en train de regarder des Jaguar entrer et sortir de leur garage. Mais le modèle de la marque au félin qui m'a le plus fasciné c'est la Type E. À partir de ce moment, j'ai eu envie de l'acquérir. En 1992, j'ai été à deux doigts d'en acheter une, mais je l'ai ratée parce que j'ai accusé un retard de 48 heures. C'est mon coiffeur qui m'a déniché cette occasion en m'indiquant qu'une Type E était à vendre chez Danton mécanique. J'ai tout de suite appelé le vendeur, malheureusement, la voiture avait déjà été vendue.

Pouvez-vous nous parler de votre première voiture ?

Je suis parti faire mes études en Allemagne en 1966. Là-bas, les étudiants se déplaçaient à vélo. Pour arrondir nos fins de mois, nous achetions des voitures à 20 euros et, une fois réparées, nous les revendions. À l'époque, l'Allemagne était le seul pays européen à pratiquer le contrôle technique automobile. Quand la voiture ne remplissait pas les conditions du contrôle technique, on avait l'autorisation de l'utiliser pendant six mois encore.

C'est dans ce contexte que j'ai acheté ma première voiture, une Fiat 500. Par la suite, j'ai fait l'acquisition d'une NSU Prinz, d'une Fiat 550, d'une Coccinelle et d'une DKW (ancêtre d'Audi). Parfois, on utilisait ces voitures pour s'amuser entre amis sur les lacs glacés d'Allemagne.

Mais le tournant dans mon rapport aux voitures, c'est le jour où je suis tombé, par hasard, sur une voiture qui m'a beaucoup marqué, il s'agissait d'une Borgward Isabella TS du début des années cinquante. Techniquement, elle était plus avancée que Mercedes. Elle avait une boîte de vitesses mécanique avant les autres marques. Cette découverte a déclenché chez moi une passion pour les vieilles voitures. Je ressentais une sorte de fierté de disposer d'une voiture dont les pièces de rechange n'étaient plus disponibles, surtout que les autres n'en avaient pas. Je reconnais qu'il y a un peu de frime là-dedans (rires...). Je l'ai gardée jusqu'en 1977, l'année de mon arrivée au Maroc. J'espère qu'elle existe encore quelque part.

En arrivant au Maroc, avez-vous continué à nourrir votre passion ?

À mon arrivée au Maroc, j'ai continué à chercher des voitures de collection. Ma première voiture a été une Austin Healey achetée en 1984 à un Danois,

directeur d'une société de matériel agroalimentaire, qui s'apprêtait à regagner la mère patrie. J'ai remarqué cette voiture par hasard, à Casablanca, et j'ai demandé au gardien à qui elle appartenait. Elle était dans un excellent état et son chromage était préservé, mais elle avait des problèmes mécaniques. Je l'ai achetée pour 30 000 DH et je l'ai complètement démontée parce que c'est cet exercice qui me procure le plus de plaisir. Dans un premier temps, j'ai pensé à l'emmener dans un garage, mais j'ai rapidement renoncé à l'idée, étant donné que la qualité de la restauration n'y était pas garantie. Donc, je me suis débrouillé avec mes propres moyens et j'ai démonté la voiture avec le jardinier (rires...). Mais en toute objectivité, ce travail n'aurait pu être réalisé sans l'appui d'un vieux mécanicien de Mohammedia qui travaillait à la base militaire de Kénitra avant de prendre sa retraite. Il s'appelait Antoine et c'est grâce à lui que j'ai appris le métier. Cet apprentissage m'a permis de retenir une leçon : tout démonter pour arriver jusqu'au cadre, ensuite frotter ce dernier à blanc. Après, c'est une question de patience pour remonter les pièces.

L'année suivante, j'ai fait l'acquisition d'une Ford Tudor jaune, de 1925, achetée à un commandant



Biographie



1947 : naissance à Beirut au Liban

1966 : part faire des études d'ingénierie électrique en Allemagne

1977 : s'installe au Maroc pour diriger la filiale de Siemens

1984 : achète sa première voiture de collection une Austin Healey

1992 : Fait l'acquisition de deux Ford au Canada

1993-94 : participe à des compétitions de Kart au Maroc

2009 : part à la retraite et ouvre un bureau de consultant en production d'énergie éolienne, solaire et thermique pour l'industrie

MAZEN SAWANE

de bord chilien qui vendait du Dinitrol (produit anti-rouille). Ce dernier avait acheté la voiture à Tanger et il ne l'a jamais terminée. Au début de la décennie quatre-vingt-dix, j'ai décidé de la démonter complètement avec l'aide d'Antoine, malheureusement ce dernier est décédé avant que le travail ne soit achevé. C'était un mécanicien et un metteur au point excellent, qui travaillait à l'ancienne. Il éprouvait autant de plaisir que moi à démonter les voitures pour ensuite les restaurer dans les règles de l'art. Il a tenu à choisir lui-même son équipe qui était composée d'un mécanicien adjoint, d'un tôlier et d'un peintre. Notre devise était : le plus abîmé est à la fois le meilleur et le moins cher !

En 1989, j'ai eu la chance de dénicher une Ariès de 1917. C'est une marque française produite par un artisan constructeur dont la cadence de production avoisinait les 200 à 300 exemplaires par an. Je l'ai achetée dans un garage, à Casablanca, en 1989. La petite-fille du constructeur m'a contacté parce qu'elle suivait la trace des voitures produites par son grand-père.

La chance m'a encore une fois souri, en 1991 quand j'ai pu acheter une Rolls-Royce Daimler Princess, de 1956, chez un garagiste casablançais. Elle appartenait à feu Mohammed V et sa restauration a duré quatorze mois. La même année, j'ai ajouté à ma collection une Plymouth de 1948, achetée à un Chilien et refaite entièrement. C'est une voiture qui m'est familière parce que je l'ai souvent remarquée dans mon enfance au Liban et en Syrie.

Enfin, en 1998, j'ai acquis une Ferrari 328 GTS qui appartenait à un ami d'origine italienne, pilote à la RAM. Il l'avait vendue à un ami qui, à son tour, me l'a revendue trois ans après.

Que pensez-vous de la collection de voitures au Maroc ?

Au Maroc, la collection de voitures n'est pas encouragée. Avec Fouad Filali, c'était bien parti, mais après, l'euphorie s'est estompée. Maintenant, il y a des passionnés comme MM. Bekkari et Dafir, qui veulent créer une association. Ma proposition dans ce cadre est de construire un atelier et de mettre en commun les pièces de rechange car, parfois,



les collectionneurs ont du mal à trouver les pièces dont ils ont besoin. Personnellement, je suis prêt à mettre à la disposition des autres collectionneurs les pièces de rechange dont je n'ai pas besoin. Mais avant de conclure ce point, j'aimerais soulever celui du chromage qui pose réellement problème. En Espagne, le chromage des pare-chocs, par exemple, coûte très cher, d'où l'importance de fédérer les énergies pour pouvoir le faire au niveau local.

Par ailleurs, les voitures ne doivent pas rester enfermées car il faut en faire profiter la population. Malheureusement, les collectionneurs ne prennent pas la peine de sélectionner un certain nombre de voitures pour les exposer. La seule fois où une telle initiative a été prise, c'était à l'occasion du Salon de l'automobile de Casablanca (Auto Expo). Toutefois, le choix des voitures exposées n'était pas très réussi. Il est important que des actions soient engagées dans ce sens, car il faut faire susciter chez les gens l'intérêt pour l'histoire de l'automobile et les voitures de collection.



Avez-vous tenté d'acheter des voitures à l'étranger ?

En 1992, j'ai acheté au Canada deux Ford, l'une de couleur bleue et l'autre beige bordeaux. C'est mon beau-frère, qui vivait là bas, qui me les avait signalées. Elles appartenaient à un vieux retraité canadien qui n'arrêtait pas de les démonter et de les remonter. Devenant vieux, sa femme commençait à se faire du souci pour sa santé parce qu'à force de s'occuper de ses voitures, il était tout le temps grippé. Donc, elle voulait s'en débarrasser, ce qui m'a permis d'acquérir les deux pour 10 000 dollars canadiens. J'étais très content de ma transaction, mais une mauvaise surprise m'attendait à la douane marocaine car on a estimé que le prix indiqué dans le contrat de vente était sous-évalué et j'ai dû payer 300 000 DH. À partir de ce moment, j'ai décidé de ne plus acheter de voitures à l'étranger. Par conséquent, m'étant rabattu sur le marché marocain et au bouche à oreille, j'ai commencé à recevoir des offres de personnes qui voulaient vendre leurs vieilles voitures. Des deux Ford, c'est la bleue qui a nécessité le plus de travail. En effet, bien qu'ayant un aspect extérieur excellent, j'ai constaté, au bout de six mois, des traces de rouille qui commençaient à devenir visibles. Vu que la première peinture ne m'avait pas donné entière satisfaction, j'ai décidé de tout démonter. C'est un travail laborieux qui a nécessité environ huit à dix mois.

Comment arriviez-vous à dénicher vos voitures ?

C'est simple, quand on sait que vous êtes amateur, vous ne dénicher pas, on vient vous dénicher (rires...). Les premières années, quand j'allais à la chasse dans la campagne, du côté de Béni Mellal, on me signalait l'existence de voitures anciennes. C'est le cas de la Porsche 356, de 1956, achetée à Beni Mellal en 1993. Elle était à l'état de ferraille. Cette voiture, qui n'a pas été produite à beaucoup d'exemplaires, est à l'origine de ce qui est fait par Porsche aujourd'hui.

J'ai également pu trouver des voitures chez des amis et des expatriés qui retournaient dans leur



MAZEN SAWANE

pays. Chez mon ami le Docteur Rachid Mezian, qui avait beaucoup de voitures qu'il voulait refaire lui-même, j'ai acheté un lot en faisant plus parler ma tête que mon cœur. Meziane n'accordait pas beaucoup d'intérêt à l'argent. C'était un vrai passionné qui éprouvait beaucoup de plaisir à refaire les voitures. Parmi celles qu'il m'a vendues, je citerai une Triumph TR4, une Porsche 911 SC de 1982, une Jeep Willis et une Mercedes 190 SL de 1958. Cette dernière est un modèle rare dont la particularité est la montre Cartier qui orne sa planche de bord.

Ma Ford Thunderbird de 1956, je l'ai également « piochée » chez un ami dentiste qui l'a très bien restaurée. Il était tellement attaché à cette voiture qu'il m'a fallu trois ans pour le convaincre de me la vendre.

Comment faites-vous pour vous procurer les pièces de rechange nécessaires à la restauration ?

Pour qu'une voiture garde son éclat, il faut remplacer certaines pièces tous les trois ou quatre ans. Le problème des pièces de rechange ne se posait pas dans le passé car il y avait une mine des pièces de rechange dans la base américaine de Kenitra, constituée principalement des restes de voitures américaines. Idem pour Casablanca où il y avait un magasin près du Rond Point Chimicolor où il était possible de trouver des pièces de rechange récupérées dans les vieux stocks délaissés par les Français.

Quelles sont les voitures que vous aimeriez avoir ?

S'agissant de collection, mon intérêt pour les voitures s'arrête aux années cinquante. Je nourris également l'espoir d'acquérir une Jaguar Type E. Celle-ci fait partie des voitures symboles, au même titre que la Thunderbird et la Mustang. Pour ce qui est des voitures contemporaines, j'ai un faible pour la nouvelle Audi A7 et la Bentley GT 4 portes.

Vous êtes connu pour pratiquer beaucoup de sport. Quelles sont les disciplines qui vous intéressent particulièrement ?

Dans ma jeunesse, j'étais particulièrement intéressé par les sports aquatiques. Ainsi, j'ai pratiqué le quad et j'ai été parmi les tout premiers à l'avoir acheté au Maroc. Je faisais aussi beaucoup



de tracking sur la plage d'Agadir à bord de vieilles Land Rover.

J'ai également pratiqué le surf lors de mon séjour en Allemagne. À mon arrivée au Maroc, en 1977, j'ai apporté ma planche. Je me rappelle que nous étions une dizaine à pratiquer ce sport. Un jour, à Mohammedia, comme j'avais sous-estimé la vitesse du vent, je suis sorti de la baie et il m'a vraiment été difficile de rentrer. Heureusement, un bateau qui passait à côté m'a sauvé. Aujourd'hui, j'entretiens ma forme en jouant au tennis et au golf.

Et le sport automobile ?

Il est clair que ma passion pour les vieilles voitures m'a poussé dans le sens du sport automobile. Ainsi, j'ai fait du karting pendant trois ans et pour cela je disposais de deux karts de 125 cm³. J'ai même participé à des compétitions durant les années 1993-1994.

Pour celui qui s'intéresse au sport automobile, le passage par la case karting est incontournable parce que le kart est une excellente école de cour-





se. Les sensations sont garanties puisque le pilote est assis au ras du sol, sans aucune protection.

Je suppose que vous avez donc déjà participé au Rallye Classic du Maroc ?

Je souhaite, depuis longtemps, participer à ce rallye qui offre une inoubliable expérience de conduite, cependant mes contraintes professionnelles m'en ont empêché. Maintenant que j'ai plus de temps, j'envisage de concourir la saison prochaine à bord de ma Jeep Willis.

Vous avez récemment pris votre retraite. Comment occupez-vous votre temps ?

Après trente-deux ans à la tête de Siemens Maroc, j'ai ouvert un bureau de consultant en production d'énergie éolienne, solaire et thermique pour l'industrie. J'ai également monté un réseau social : wall5.com qui compte 512.000 adhérents. Il offre tout ce qu'il y a sur Facebook, en plus de la webcam. Ce réseau compte déjà à son actif l'organisation d'échanges sur des sujets d'actualité auxquels ont participé politiciens et journalistes. Par ailleurs, je suis amateur de peintures, depuis trente ans. Maintenant que nos enfants ont grandi, ma femme a souhaité redevenir active. À cette fin, nous avons acheté la galerie Venise Cadre, qui existe depuis soixante ans à Casablanca, qui a permis à bon nombre de peintres marocains de mettre le pied à l'étrier et de connaître la célébrité.



**MAZEN
SAWANE**

*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.*



MOTO *Exception*

HARLEY-DAVIDSON®

DYNA SWITCHBACK

Le modèle à la fois Custom et Touring

Une vraie nouveauté apparaît pour le prochain millésime, décliné de la gamme Dyna, la Switchback. Ce modèle hérite, comme toutes les Touring et Softail (à l'exception de la Blackline), du moteur Twin Cam 103 de 1690 cc et c'est d'ailleurs la seule Dyna à en bénéficier, les autres conservant le Twin Cam 96 de 1584 cc.





La Dyna Switchback de Harley-Davidson est passée maître dans l'art de la transformation.

Grace à ses sacoches rigides de couleur assortie et un pare-brise monté sur la fourche, le modèle affiche sa personnalité de Touring. En quelques instants, les sacoches et le pare-brise amovibles peuvent être retirés sans aucun outil. La Switchback affirme son caractère de Cruiser en arborant une nacelle de phare étincelante, des roues argent en aluminium coulé à 5 rayons et un guidon mini Ape-Hanger.

Elle est équipée du Twin Cam 103, moteur aussi à l'aise en ville que sur autoroute. C'est le modèle Touring le plus léger de sa catégorie, avec ses seulement 330 kg, profitant d'un gain de poids de 43 kg par rapport à un Road King.

Nouvelle géométrie avant, suspensions de premier ordre, système de freinage antiblocage (ABS) en série et pneu avant au profil élargi pour le custom.

*Brian Scherbarth, ingénieur produit :
«La nouvelle géométrie de l'avant, les caractéristiques des roues et des pneus, et la fourche ont été conçues pour faciliter le pilotage et offrir un répondant immédiat. Un essai aura vite fait de révéler que la Switchback est un modèle Touring de qualité qui s'avère également vraiment efficace à conduire.»*

Conçue pour offrir un look marqué, avec ou sans sacoches, l'allure de la Switchback s'inspire des modèles classiques, avec des lignes nettes et épurées, un réservoir de 17,8 litres et des gardeboue enveloppants.

BATEAU *Exception*

TROPICAL ISLAND PARADISE

Constructeur : Yacht Island (Angleterre)
Année de construction : 2011

*Pour une virée princière
au grand large*

Yacht Island
DESIGN
© 2011

*Atypique et extravagant, ce
bateau de croisière unique au
monde vous emmène faire une
traversée dans un décor... d'île
paradisienne.*



es vacances ne font que commencer et vous avez envie d'un peu d'exotisme ? Allez faire un tour du côté de la société anglaise Yacht Island design pour trouver votre bonheur.

Cette société propose un nouveau concept de yacht à thème des plus luxueux avec son yacht «Tropical Paradise Island».

Rien que le nom de ce bateau devrait vous mettre la puce à l'oreille. Imaginez : une île tropicale paradisiaque avec son volcan et sa cascade se déversant dans le lagon faisant office de piscine, avec en prime une petite plage privée qui fait aussi office de base de loisirs avec transats, jet skis et zodiac lorsque la poupe du navire est ouverte.

Le paradis sur l'eau n'est ce pas ?

Le pont arrière, quant à lui, accueille une piste d'atterrissage pour hélicoptères permettant à vos différents invités de venir passer quelques jours avec vous sur le bateau. En ce qui concerne le pont principal, il s'agit d'une piscine avec bar, cabanons et vue sur le volcan artificiel qui cache la cheminée du bateau.

Ce bateau mesure 90 mètres et peut aller à une vitesse maximale de 15 nœuds, mais lorsque l'on est en vacances l'essentiel est de prendre son temps.

SPA *et bien-être*

Four Seasons Spa, *L'essence du bien-être*

Niché au cœur d'un domaine de seize hectares donnant sur les cimes enneigées de l'Atlas et les jardins de la Ménara, le Spa du tout nouveau Resort de luxe de Marrakech est désormais opérationnel. Dernière réalisation du prince Al Walid, tout y a été pensé avec le souci de procurer aux hôtes bien-être du corps et de l'esprit. Nous vous invitons, en avant-première, à le découvrir.



Composé de deux bâtiments, situé au cœur d'un domaine magnifiquement ponctué de piscines, jardins, bassins d'agrément, fontaines, le Four Seasons Spa conjugue sagement mélange de luxe traditionnel moyen-oriental et style occidental contemporain. Le bâtiment principal, divisé en deux parties, s'inspire de l'architecture des hammams marocains. Un côté est réservé aux hommes et un autre aux femmes. La même organisation spatiale a été prévue pour le hammam. Disposant de quinze cabines individuelles, le Neroli Spa Pavillon, qui tire son nom de la fleur d'oranger, accessible par une entrée discrète, accueille deux magnifiques suites ainsi qu'un hammam contemporain où tous les soins peuvent être pratiqués en couple ou en famille. Les deux bâtiments disposent de vastes espaces de détente, dont des piscines intérieures chauffées à différentes températures -entre 20 et 38°C- et des jardins avec solarium et jacuzzi permettant de profiter pleinement des quatre éléments vitaux que sont le soleil, l'eau, l'air et le vent. Avec une architecture entièrement ouverte sur l'extérieur,

le Four Seasons Spa présente une gamme de soins entièrement innovante largement inspirée des techniques du massage asiatique. Le but est de proposer une fusion holistique où le corps et l'esprit sont sollicités pour restaurer les équilibres à travers un voyage sensoriel assurant paix intérieure et relaxation complète.

Les produits utilisés ont été développés en partenariat avec deux sociétés de renommée mondiale. La première, l'indienne ILA -qui signifie terre en sanscrit- a été choisie pour les soins du corps. Par sa culture, ILA respecte profondément la nature. Tous ses produits, certifiés bio, sont élaborés à partir de plantes et de minéraux 100% naturels. Les ingrédients proviennent des régions les plus reculées de la terre. La rose de Damas est récoltée sur les contreforts de l'Himalaya, et les cristaux de sel, vieux de deux cent cinquante millions d'années, sont extraits des profondeurs de la montagne. La même rigueur s'applique pour la sélection des algues marines. Les massages de la gamme ILA offrent une large palette de découvertes. «Kundalini», massage du dos, du nom de la déesse de la conscience, représentée par un serpent, ou encore le massage Manipura -magnifique bijou, en sanscrit. Une gamme d'enveloppements et de gommages -cristaux de sel de l'Himalaya, plasma bio et algues- complète ce menu exotique.

La seconde, Natura Bissé, d'origine espagnole, est un leader dans l'innovation et le développement de produits pour soins de la peau. Au fil des ans, elle s'est imposée comme une marque de haute performance, sélectionnée par les spas de luxe à travers le monde. Ses formules, à des concentrations maximales de principes actifs naturels, sont très efficaces en termes de traitement anti-âge. Ses soins du visage tiennent le haut du pavé, notamment le soin «Casa-nova», spécialement conçu pour les hommes.



MONTRÉS

PIAGET

EMPERADOR COUSSIN

Fines complexités

L'Emperador Tourbillon est maintenant la montre présentant le plus fin profil du monde (10,4 mm). Le record du monde tient de l'exceptionnel : mouvement de 5,25 mm d'épaisseur avec cage de tourbillon en titane, Microrotor en Or visible depuis le cadran, la réserve de marche est visible dans le dos et indiqué par une aiguille et le cadran est en saphir gravé.

Piaget vient de lancer sur le marché des montres exceptionnelles l'une des plus belles montres que l'on peut trouver sur le marché d'aujourd'hui.

A l'évidence, l'Emperador coussin tourbillon automatic est un pur chef d'œuvre qui s'exprime dans un boîtier de 46mm et sur une épaisseur de 10.4mm hors tout. Chef d'œuvre d'esthétique donc d'abord, mais aussi chef d'œuvre technique. De fait, installer ce tourbillon superbe à côté du plus pur classicisme horloger, était une véritable

gageure. L'exercice est parfaitement réussi et la montre possède un charme absolument irrésistible. Elle est à la fois totalement intemporelle et résolument dans l'air du temps. Cette montre d'exception prouve, s'il était encore besoin, que la maison Piaget fait partie du club très fermé des très grandes manufactures et elle démontre à l'envi que sa maîtrise des mouvements extra-plats reste inégalée à ce jour.



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...



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.

homme

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.

SPORT *d'Elite*

RYDER CUP

La Mère des compétitions de golf

Depuis plus de quatre-vingts ans, la Ryder Cup domine les compétitions de golf à travers la planète. L'un des Trophées faisant le plus rêver, il fait partie des rares événements sportifs d'envergure en mesure de galvaniser médias, spectateurs et téléspectateurs du monde entier. Tout au long de son histoire, la Ryder Cup a écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire du golf.

Depuis sa naissance et ses renaissances, la Ryder Cup ne cesse de nous enchanter avec sa magie et ses spécificités. Bienvenue dans le monde merveilleux d'une épreuve qui, tous les deux ans, oppose l'Europe aux États-Unis.

Au commencement, le concept de la Ryder Cup reposait sur l'opposition entre les professionnels britanniques de golf et leurs homologues américains. Proposée par le président de la PGA, George Sargeant, dès son arrivée à la tête de l'association, la première rencontre, officieuse, entre les deux sélections, se tint sur le parcours du Geneagles, en Écosse. Les deux formations avaient déjà chacune leur capitaine: pour les États-Unis, Walter Hagen, l'un des plus grands golfeurs américains de l'époque, fondateur de l'American PGA, et Abe Mitchell, golfeur professionnel du Verulam Golf Club de Saint Albans. Tout anonyme était-il, il

n'en demeure pas moins qu'il a directement été à l'origine de l'appellation «Ryder Cup».

Professeur à ses heures perdues, Mitchell comptait parmi ses élèves un certain Samuel Ryder. Ce grainetier était à cette époque l'un des personnages les plus connus d'Angleterre pour être le principal fournisseur de plantes du monde entier, dans un pays où la passion pour les beaux jardins n'a jamais été démentie. Son slogan : « Tout à un penny, de l'orchidée au cresson ».

De leçon en leçon de golf, Mitchell réussit à passionner son riche élève pour ces rencontres entre Américains et Britanniques, et Samuel Ryder fit créer par Mappy & Webb, de Londres, le



premier Trophée de quatorze carats. C'est ainsi que naquit, en 1926, la Ryder Cup. Son couvercle symbolise une silhouette de golfeur dont le modèle n'était autre que... Mitchell himself. Une reconnaissance tout à fait légitime pour le capitaine de la sélection européenne.

Victime d'une crise d'appendicite, Mitchell doit déclarer forfait pour la première rencontre officielle, remportée par les Américains, au Worcester Golf Club, dans le Massachussets, en 1927. Disputée tous les deux ans, alternativement en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, la Ryder Cup a subi quelques évolutions au fil des époques. A partir de 1961, les matches se font sur 18 trous au lieu de 36. Deux ans plus tard, le système des quatre balles est instauré et la partie se déroule sur trois jours au lieu de deux. Ces différentes améliorations ont réussi à rendre cette épreuve très équilibrée. En 1973, les joueurs irlandais ont été invités à intégrer l'équipe britannique et, depuis 1979, l'ensemble des golfeurs européens peuvent intégrer, ce qu'il convient désormais d'appeler l'équipe européenne. Ce changement a été suggéré par Jack Nicklaus dans le but de rendre la Ryder Cup plus compétitive. Aujourd'hui, la popularité de la Ryder Cup dans le monde du golf et dans le sport, en général, est certainement due, en grande partie, à cette évolution.

De plus, la compétition est désormais organisée les années paires, alors qu'historiquement elle avait toujours eu lieu les années impaires.

L'épreuve dure trois jours, du vendredi au dimanche. La première formation qui atteint le score de 14 points et demi est déclarée gagnante du trophée.

Les matches de la Ryder Cup opposent des joueurs sélectionnés parmi des équipes de 12 golfeurs. Les meilleurs européens sont sélectionnés au regard de leurs classements dans l'European Tour et celui mondial.

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 régates et de mettre un terme, du même coup, à 132 années de suprématie américaine.

Evènement très attendu, pour la première fois dans l'histoire de la Ryder Cup, la France a été sélectionnée pour l'accueillir en 2018 au Golf national de Saint-Quentin, dans les Yvelines. Une aubaine pour le golf français qui en profitera pour poursuivre son opération séduction auprès du public, cette compétition étant l'équivalent d'une Coupe du monde de football. C'est la seule occasion, dans ce sport individuel, où les golfeurs professionnels se retrouvent en équipe. Tout au long de l'année, tous les joueurs se battent pour participer à cette compétition de gentlemen golfers dans une ambiance de stade de football. Des spectacles de ce type, on en redemande. Félicitations aux Français !



CIGARE

Montecristo OPEN

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.

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, dédiés 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'Écosse, de sycomore d'Écosse, de cèdre et d'os, le

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



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.



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 sensible 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 trébalaient 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)*

Emmanuel Zurini

Né en 1942.

Né en 1942, Emmanuel Zurini, "Manou" pour les intimes, est un épicurien dans l'âme dont l'allure désinvolte et la silhouette massive masque la délicatesse. Fils de peintre, il est depuis toujours sensible à l'expression artistique. Il grandit dans l'atmosphère bohème de Montparnasse de l'après-guerre en adepte de l'école buissonnière.

Avec une incroyable intelligence des lignes et des formes, il sculpte automobiles, avions et bateaux off-shore, emprisonnant dans la matière l'objet de sa passion : la vitesse.

Zurini joue avec matières et lumières : pour certaines, il préfère le bronze poli, plus précieux, qui réfléchit la lumière, sublime les contours ; pour d'autres, des patines aux couleurs profondes, vertes, rouges ou noires adoucissent les courbes, ou le bronze argenté ou nickelé à l'esprit art déco. La pierre, qu'il découvre en 1980 avec les granits, apporte à ses oeuvres une densité nouvelle.

Aujourd'hui, la tête toujours pleine de projets, Emmanuel Zurini, se voue presque exclusivement à la sculpture et envisage la réalisation d'une pièce monumentale.

Isabelle Nicolosi, qui expose ses oeuvres en permanence depuis 1987 à la Galerie Vitesse, lui consacre régulièrement des expositions personnelles, pour présenter ses dernières créations.



*"Parc des automobiles"
Acrylique en canvas
100 cmx100 cm*

GALERIE VITESSE

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



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

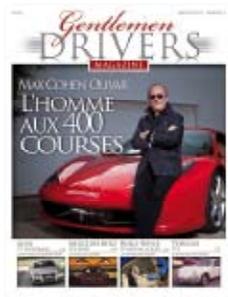
Diesel
Rue Ali Abderazak, Espace Porte
d'Anfa, Casablanca
Tél. : 06 60 12 20 61

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 Rifai, 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 - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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



SHIFT_ the way you move

NEW MURANO : ROULEZ FASHION



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

New Murano, c'est une touche de style dans son 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...

Photo non contractuelle



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

• CASABLANCA : Succ. Nissan My Ismail Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22 • Succ. Nissan Zenata Tél. : 05 22 34 14 61/50 - Fax : 05 22 35 17 14

• Succ. Nissan Bouskoura "Village Auto" Tél. : 06 61 86 50 32

• AGADIR : 05 28 22 07 07 • BENI-MELLAL : 05 23 42 26 23 • BERKANE : 05 36 61 03 90 • EL JADIDA : 05 23 35 35 46 • LAÂYOUNE : 05 28 89 43 34

• MARRAKECH : 05 24 30 10 08 • MEKNÈS : 05 35 55 00 96 • RABAT : 05 37 69 09 41 • TANGER : 05 39 94 19 99

* Hors frais d'immatriculation et peinture métallisée

Peutregence