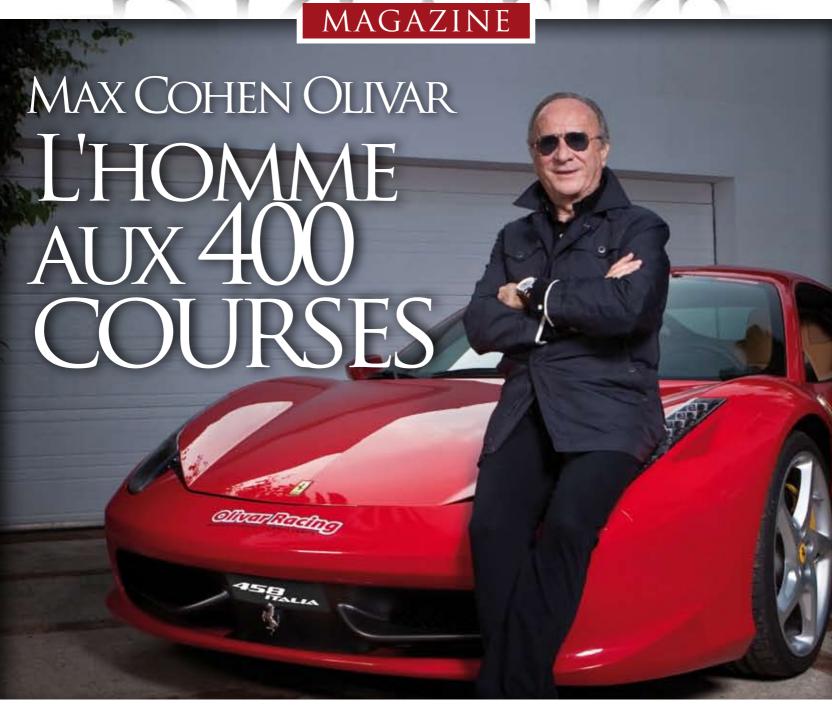
# entlemen



**AUDI** A7 SPORTBACK

p.28

SLS AMG

ROLLS-ROYCE PHANTOM COUPÉ p.18

**PORSCHE** 911

p.54

La plus sexy des grandes Audi



Le revival du papillon



MERCEDES BENZ

La tête dans les étoiles



(R)évolution de l'espèce





#### LA JOIE DE SE MOUVOIR ET DE S'ÉMOUVOIR.

Peut-on rêver plus belle union que celle placée sous le signe de l'excellence? La nouvelle BMW Série 7 vous invite à célébrer ce mariage en prenant place dans un intérieur généreux et exclusif à l'avant et plus encore à l'arrière pour des passagers exigeants. Alliance de nouvelles technologies mises au service de la performance et réduisant la consommation, la nouvelle BMW Série 7 est à la fois une berline sportive et une limousine raffinée qui vous réserve une expérience de conduite inédite. Venez signer son livre d'or en la découvrant sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

#### **BMW SÉRIE 7.**

#### **BMW EfficientDynamics**

Moins d'émissions. Plus de plaisir.

#### **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 Agadir: Soutra 05 28 84 74 28/29

Marrakech: ouverture prochaine.



Pourquoi Gentlemen Drivers en ce moment exact?

Moment de crise? Non.

Moment d'aisance et d'opulence? Non plus.

Au vu des voitures hautes de gammes qui circulent dans les principales villes du pays, il semble clair que l'homme marocain porte en lui un amour sans limite au bolide d'acier, objet de convoitise et marqueur social.

Le royaume vit depuis plusieurs années son âge d'or des voitures sportives. Il n'y a jamais eu autant de Ferrari, Lamborghini , Aston Martin dans notre environnement que durant ces derniers années .

Ahmed Kseibati

#### ÉDITO

Cet âge d'or mérite amplement sa bible : chaque mois nos lecteurs auront, entre les mains, la quintessence de la production mondiale automobile, un entretien inédit avec un Gentleman Driver qui viendra nous parler de son amour de la voiture, ses préférences, ses folies, ses coups de coeur.

Clef de voute d'un savoir-vivre conjugué au masculin, Gentlemen Drivers est l'écrin d'une culture où belles montres, cigares, gastronomie, art et autres rubriques parsèment l'esprit de notre magazine.

Gentlemen Drivers se veut le magazine de l'homme urbain , nanti et curieux, passionné et sensé, connaisseur et amateur de l'automobile et du monde qui gravite autour.

Un magazine qui s'adresse aux mordus des belles lignes, de moteurs puissants, d'odeur de cuir, de bois et d'aluminium brossé. Vous. Moi. D'éternels grands enfants qui ne cesseront de vibrer et... de rêver.

#### SOMMAIRE

<b>06</b>	Motors
06>13	En bref Les meilleures par Karim Raouf
14>17	AutoConcept Renault DeZir par Antoine Delmas
18>23	AutoException Rolls-Royce Phantom coupé par Antoine Delmas
24>27	Mercedes Benz SLS AMG : le revival du papillon par Karim Raouf
28>31	Audi A7 sportback : la plus sexy des grandes Audi par Karim Raouf
32>41	AutoNouveauté par Karim Raouf
42	Entretien du mois MaxCohenOlivar  >53 Max le maximum et ses 400 courses par Géraldine Dulat
54>59	<b>AutoLégende</b> Porsche 911 : la révolution de l'espèce par Karim Raouf
60>61	MotoException BMW K1600 par Walid Benslimane
62>63	MotoNouveautés Harley Davidson XL1200 Nightster / Honda VT750S par Walid Benslimane
64>65	BateauException Northcoast 125 par Walid Benslimane
66>67	BateauNouveauté Prestige 350 par Walid Benslimane
	L'Homme
68>69	<b>Spa et bien-être</b> Spa Villa Blanca par Houria Zaghloul
70>72	Montres Breitling Transocean/ Rolex Explorer par Sophia Mikou
74>75	<b>Cigare</b> II n'y a pas de fumée sans Habanas divins par Antoine Delmas
76>83	<b>Accessoires</b> A un détail près par Sophia Mikou
84>85	<b>Tendances</b> McLaren & Hugo Boss : encore une fois! par Sophia Mikou
86>89	Sport d'élite Le polo par Walid Benslimane
	Lifestyle
90>91	Gastronomie La Scuderia par Houria Zaghloul
92>95	Immobilier Anfa Palace Living Resort par Walid Benslimane
96>97	Hi-tech Nouveautés par Hicham Zemmar
98	Parfums
00>103	<b>Evasion de rêve</b> Ferrari World Abu Dhabi par Houria Zaghloul
<b>14&gt;105</b>	Art Don Jacot par Antoine Delmas



Directeur général et de publication Ahmed Kseibati Directeur Associé Mohamed Alaoui Mrani Rédactrice en chef Geraldine Dulat Rédaction Walid Benslimane - Antoine Delmas - Sophia Mikou - Karim Raouf - Houria Zaghloul Assistante de direction Bouchra Belchebtane Responsable Financier Lamia Benkirane Directeur Artistique Tristan Lastennet - Hicham Zemmar Photographes Eric Gentet - Guillaume Mollet - Hicham Zemmar Impression Edit - www.edit-imprimerie.com Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub Almansour - 2º étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél.: 05 22 364 869 - Fax: 05 22 369 931 gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



Motors ACTUS par Karim Raouf

## en brefles meilleures

#### Future Audi A6

#### Fidèle à sa devancière

On l'attendait pour le prochain Salon de Genève, mais c'est finalement sur le stand Audi à Detroit que la nouvelle A6 opère sa première sortie internationale. Si le profil général évolue peu, hormis une arche de pavillon plus prononcée, tous les atouts de cette nouvelle mouture sont inédits. Au-delà des apparences, c'est dans ses entrailles que cette A6, troisième du nom, frappe fort. Les ingénieurs d'Ingolstadt se sont non seulement attelés à réaliser des gains de poids (grâce à l'utilisation massive d'aluminium), mais surtout à injecter un maximum de sophistications, de confort et de sécurité. Affichage tête-haute, régulateur de distance avec freinage automatique, système MMI avec pavé tactile, assistance et caméras d'aide au stationnement. Enfin, mécaniquement les 2.8 et 3.0 TFSI (de 204 et 245 chevaux) constitueront l'offre en essence, tandis que la gamme TDI comptera les 2.0 litres de 177 ch et les V6 3.0 l de 204 et 245 ch.



#### Jaguar XJ Couronnée par Top Gear

Comme chaque année, le célèbre magazine automobile britannique Top Gear décerne ses trophées et ce, pour les meilleurs modèles dans chaque catégorie. Et du côté des limousines de luxe, c'est à la nouvelle XJ que la récompense a basculé avec, à la clé, le titre de «Luxury car of the year». On entend déjà les Allemands et quelques autres crier au chauvinisme à l'anglaise, mais il n'en demeure pas moins que la XJ sort du lot à bien des égards. Construction allégée en aluminium, moteurs V6 diesel ou V8 essence développant de 275 à 510 chevaux, gadgets de confort et de sécurité à outrance... La grande Jag' ne manque de rien et n'a rien à envier à la meilleure de ses rivales germaniques.

#### Lamborghini <u>Gallardo LP 570</u>

#### Amincissement sans le haut



Lamborghini continue à élargir la gamme de sa Gallardo. Après la version coupé, c'est désormais au tour du cabriolet de subir le traitement «Superleggera». Rebaptisée «Gallardo LP 570 Spyder Performante», cette Lambo affiche 1.485 kilos sur la balance, soit 65 kilos de moins par rapport à une version normale de la Gallardo cabriolet. Au passage, on notera également que la Spyder Performante s'ajoute comme artifices extérieurs pour améliorer son rendement aérodynamique, des jupes latérales et un nouveau diffuseur arrière. Comme le code de son nom le laisse deviner, c'est toujours un moteur de 570 chevaux qui officie sous son capot. Un V10 de 5.2 litres de cylindrée dont le vrombissement n'a de plus étonnant que les performances dont il est capable. En effet, cette barquette de luxe et de sport (à ciel ouvert) accélère de 0 à 100 km en 3,9 secondes et atteint une vitesse de pointe de 324 km/h! Excusez du peu.



## VOUS L'ACHETEZ.



MAIS C'EST

ELLE

QUI VOUS POSSÈDE.

Photo non contractuelle

Enfin disponible au Maroc



### Force et Caractère



#### NOUVEAU SUBARU TRIBECA

Le nouveau Subaru TRIBECA promet une entrée fracassante dont ne sortiront pas indemnes ses concurrents; et pour cause, la seule silhouette de ce 4x4 présage déjà de sa puissance et de son imperturbable robustesse. C'est aussi doté d'un équipement complet et raffiné, de 258 cv sous le capot, que ce bolide, venu tout droit du Japon entame sa conquête de la ville, avec luxe, confort et élégance...

#### TRACTION INTÉGRALE SYMETRIQUE À PRISE CONSTANTE

Chaque véhicule Subaru est doté d'un système d'entraînement parfaitement rectiligne, qu'il doit à la configuration ingénieuse du groupe motopropulseur, dont toutes les composantes sont disposées le long de l'axe central du véhicule. Ceci confère aux véhicules Subaru une stabilité hors du commun, une adhérence impeccable, et un plaisir de conduite inégalé, en toutes circonstances.



#### SUBARU BOXER

#### MOTEUR BOXER À CYLINDRES OPPOSÉS HORIZONTALEMENT

Le bloc moteur à plat BOXER, compact et léger, est entièrement fait d'aluminium. Résultat : vibrations réduites et discrétion exemplaire. La configuration à plat permet de le placer plus bas que les moteurs traditionnels, abaissant le centre de gravité et assurant une meilleure stabilité du véhicule. Le moteur BOXER optimise le fonctionnement des systèmes de traction intégrale et de suspension uniques à Subaru, pour un rendement étonnant.

Pour tout connaître de la technologie Subaru, visitez le www.SubaruMaroc.ma ou rendez-vous chez votre concessionnaire Subaru Motors Maroc.







#### Lexus CT 200h

#### Le «plus» de l'étiquette verte

La berline IS n'est plus la plus petite des Lexus. La division haut de gamme du groupe Toyota vient d'accueillir dans sa gamme, sa première compacte à hayon : la CT 200h. Comme le laisse deviner cette dernière lettre, il s'agit d'un modèle hybride, c'est-à-dire combinant une double motorisation : essence et électricité. En l'occurrence, il s'agit du 1.8 VVT-i couplé à un bloc électrique, ainsi qu'à une transmission à variation continue, pour

une puissance totale de 136 ch. Le style extérieur est plutôt séduisant, ne serait-ce que pour ses quelques rappels de chrome ici et là. Logique, puisque la CT 200h revendique bien son appartenance à la niche des compactes premium. En témoignent son cocon habillé de matériaux nobles et ses niveaux d'équipements. Le plus chic d'entre eux propose, entre autres et parmi les nombreuses options, une caméra de recul, un système Hi-Fi avec chargeur CD/DVD et 13 haut-parleurs ou encore, un écran de navigation relié à un disque dur aussi destiné à la bibliothèque musicale. Malgré tout, i l apparaît clairement que le manufacturier de luxe japonais adopte une stratégie à part pour s'attaquer aux stars du segment ; la fibre écologique. Car avec un rejet de CO2 de 87g/km et une conso mixte de 3,8 l/100 km, la CT 200h est bien plus «verte» que les Audi A3 et BMW Série1.

#### Nissan Ellure

### Plus qu'une question d'allure

Nissan fait partie de ces constructeurs qui réfléchissent ardemment sur ce que sera la voiture de demain. La preuve nous vient avec l'Ellure, un concept futuriste qui laisse croire que le mariage entre une berline et un SUV peut être encore plus magnifié. Dans une carrosserie tricorps, le pavillon vitré prend de la hauteur, histoire d'offrir une meilleure garde au toit, mais aussi de baigner l'habitacle de lumière. C'est aussi dans un souci d'ergonomie et de meilleure accessibilité aux places arrière que les portes sont à ouverture antagoniste. Autre originalité stylistique de ce «prototype», ses gigantesques roues de 21 pouces ou encore, ses phares en boomerang, qui trahissent une forte inspiration de la Maxima. Selon Nissan, l'Ellure est une belle «réflexion» destinée à séduire «une clientèle féminine, âgée de 30 à 40 ans» et ayant un certain sens de la «rébellion»! Peut-être



aussi que ce sont ces mêmes femmes qui seront les plus sensibles non pas à l'allure de l'Ellure, mais à son allant écologique. Or, sa propulsion est bien hybride, combinant la puissance d'un 2,5 litres turbo aux 40 chevaux d'un moteur électrique, lequel s'alimente par une batterie au lithium-ion, mais aussi grâce à un système de récupération de l'énergie au freinage. Reste à voir quelles seront les éventuelles et futures débouchées d'un tel objet.



#### Range Rover Evoque

#### Et deux portes de plus!

Histoire de s'attirer les faveurs d'une clientèle un peu plus familiale, l'Evoque existera également en carrosserie à cinq portes. Mais c'est aussi pour mieux se vendre en Amérique du Nord, un marché clé pour Land Rover, que le tout nouveau crossover de la marque à l'Ovale verte se décline de la sorte. C'est peut-être pour cela que cette nouveauté a été révélée au dernier Salon de Los Angeles. Ce qui est sûr, c'est qu'avec ses cinq ouvrants, son empattement allongé de 50 mm et son coffre d'une capacité maximale de 1.445 litres, l'Evoque pourra mieux rivaliser avec les (petits) SUV d'Audi ou de BMW. La greffe des portes arrières n'altère en rien la linge basse et le profil dynamique du véhicule. Elle est même réussie. Autre nouvelle annoncée, l'Evoque existera aussi — n'en déplaise aux aficionados de Land Rover- en deux roues motrices. Mais en version 4x4, il recevra le très efficace système Terrain Response. La gamme de moteurs est identique à celle évoquée pour l'Evoque à trois portes, c'est-à-dire, un 2.0 I turbo essence de 240 ch (Si4) et deux diesel, l'un de 150 ch (Td4), l'autre de 190 ch (Sd4). Et puis, non ce n'est pas une erreur au niveau du titre! L'Evoque sera bien badgé non pas Land Rover, mais Range Rover, soit un positionnement un cran plus luxueux que les Freelander et Discovery.

#### BMW Série 6 Cabriolet

#### Renouvellement d'un yacht roulant

Désormais, les constructeurs automobiles ne veulent plus attendre les grandes exhibitions mondiales (comme Paris, Francfort, Genève, Detroit ou Tokyo) pour révéler leurs nouveautés. C'est le cas de BMW qui a profité du Salon de Los Angeles pour présenter la nouvelle génération du cabriolet Série 6. Les changements extérieurs sont patents et même très réussis, surtout pour ce qui est du design affiné de la poupe, agrémentée de larges feux. En authentique cabriolet 2+2 (places), cette nouvelle «béhème» conserve sa vocation familiale, d'autant plus que la capacité du coffre reste préservée avec un volume allant, selon la configuration (coupé ou cabriolet) de 300 à 350 litres. Outre un habitacle embourgeoisé, le cabriolet Série 6 est toujours fidèle à une capote en textile multicouches, laquelle nécessite 19 secondes pour se replier et 5 de plus pour se déployer. Des manœuvres qui restent possibles même en roulant, mais à une vitesse inférieure à 40 km/h. Mécaniquement, BMW annonce la disponibilité au lancement (début 2011) de deux blocs essence : le 6 en ligne de 320 ch (640i) et le V8 de 407 ch (650i). Enfin, parmi les friandises hightech figure l'option Night Vision qui peut repérer des piétons en conduite nocturne. Preuve que cette BMW cible bien une clientèle jet-set qui vit la nuit...



#### CITROËN C5. IMPOSEZ LE RESPECT.









#### CITROËN C5 DIESEL A PARTIR DE 269 000 DHS.

Citroën C5 va redéfinir les standards d'élégance. Ce nouveau modèle se distingue par un style innovant, aux lignes pures et fluides, revendiquant prestige et dynamisme. A l'intérieur, tout a été conçu pour vous rendre la vie à bord des plus agréables: climatisation automatique, volant à commandes centrales fixes, ordinateur de bord intégré, radar de stationnement avant et arrière... sans jamais faire l'impasse sur la sécurité, avec l'ABS, l'ESP, 9 airbags et l'aide au démarrage en pente.





LIVING · LEISURE · BUSINESS

Casablanca Marina est un véritable quartier plein de vie, où les différentes activités s'allient harmonieusement dans un cadre urbanistique vert, piétonnier et ouvert sur la ville. Un résidentiel de prestige avec vue sublime sur la mer, un centre d'affaires à la pointe de la technologie, un centre commercial à ciel ouvert, une offre hôtelière gérée par des enseignes internationales de renom. Un port de plaisance avec ses espaces de restauration et de loisirs, un palais des congrès et un grand aquarium viennent compléter ce nouveau projet urbain intégré, propre à la métropole Casablancaise.

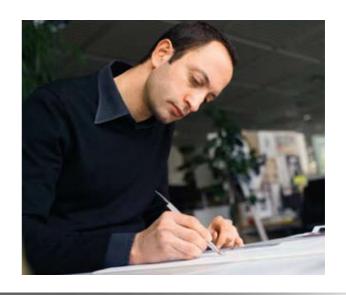
Casablanca Marina, une nouvelle ère en front de mer.



#### Karim Habib

#### Le libanais de chez BMW

Karim Habib est vraisemblablement un designer talentueux. Cet ancien membre de l'équipe que coiffait Chris Bangle, alors patron du design de BMW, avait quitté la marque à l'hélice où il avait passé 10 années, pour rejoindre en mars 2009 le département stylistique de Mercedes. Aujourd'hui et plus précisément depuis la mi-décembre 2010, Karim-Antoine de son vrai prénom, il est de retour au sein à Munich où il a été promu, directeur du design extérieur de BMW. Une belle consécration pour ce natif du Liban qui a grandi depuis l'âge de 6 au Québec, soit bien avant d'étudier à l'université Mc-Gill (Montréal) en génie mécanique, puis à l'Art Center College of Design (Suisse et Californie). Âgé de 40 ans, Karim Habib avait déjà fait parler par ses jolis coups de crayon, puisque c'est lui qui avait dessiné l'extérieur de l'actuelle Série 7, mais avait également contribué au design des concepts CS et Gina Light.



#### Porsche Cajun

## OK pour son développement

Chez Porsche, les ingénieurs et chefs de projets ont finalement eu le feu vert de leur «hiérarchie» pour ajouter un modèle au line-up actuel. Et comme il se murmurait déjà depuis quelques temps, le modèle en gestation n'est autre qu'un SUV plus compact que le Cayenne. Son nom ? Cajun. Un patronyme qui pourrait n'être que provisoire. Ce qui est sûr, c'est que ce «Baby Cayenne» reprendra —synergie avec le groupe VW oblige— la plate-forme de l'Audi Q5 et ouvrira la marque de Zuffenhausen vers une nouvelle clientèle, celle-là même qui devrait être séduite par un certain Range Rover Evoque. Un beau duel en perspective.



#### Moteur T6 de Volvo

#### Dans le Top-10 mondial

Selon le magazine américain Ward's Auto World, le T6 de Volvo (six-cylindres en ligne turbo) mérite sa place parmi les «10 Meilleurs Moteurs 2011». Une belle reconnaissance que ce moteur doit à ses qualités et son rendement. En effet, avec une puissance de 304 chevaux et un couple 440 Nm disponible dès 2.100 tr/min, le T6 fait presque jeu égal avec le puissant V8 maison, par rapport auquel il consomme 17 % de moins. Ainsi, sous le capot de la nouvelle S60, ce bloc se contente de 10,2 litres d'essence aux 100 km (cycle mixte). Une énième corde qu'ajoute à son arc la dernière-née de Volvo.







## Renault | Control | Contr

De belles références pour cette Renault qui ouvre la voie vers un design plus émotionnel ainsi que vers la propulsion électrique.

Très inspiré par son passage au pays du soleil, Laurens van den Acker fait référence au Ying et au Yang au travers de la cinématique inversée des portes en élytre, tandis que l'habitacle crée, par les couleurs et son dessin, l'illusion d'être sur un nuage.



## A Caception

Rolls-Royce
PHANTOM
COUPÉ

Des lignes monumentales à couper le souffle, mais aussi des petites attentions délicates comme la voûte étoilée du ciel de toit, le coupé Phantom dessiné par lan Cameron déploie la force d'une grande symphonie romantique.





De larges surfaces de bois de rose et d'aluminium composent une atmosphère douce et confortable



Présenté en avant première dans le show room la Smeia il y a deux mois, le nouveau coupé Rolls, objet d'exception pour lequel le concessionnaire a déjà enregistré 5 commandes pour la fin année 2010, livrables en 2011 et en phase totale des attentes des clients de cette marque prestigieuse. Dessiné par lan Cameron, il gagne en légèreté, par rapport à la Phantom. Les belles masses aux proportions typiquement Rolls -à savoir un porteà-faux avant ultracourt séparé d'un long porteà-faux arrière par un empattement interminableapparaissent, ici, animées par de nombreuses lignes. Cette « magic carpet » inspire les ingénieurs des liaisons au sol Rolls depuis des générations et qui fait également partie de l'imaginaire de l'importante clientèle du Moyen-Orient...



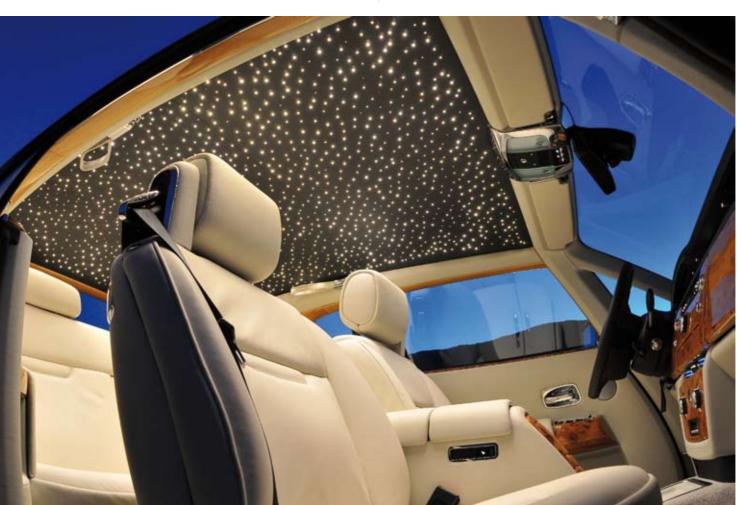
Le premier contact avec la voiture se fait par l'intermédiaire de cette gigantesque poignée de porte chromée, dessinée comme un train « streamline ». L'ouverture a beau décontenancer, de prime abord, elle se révèle bien plus pratique qu'une porte traditionnelle afin de s'installer confortablement à bord. Qu'importe si la poignée de fermeture semble inaccessible, une fois bien calé au fond du fauteuil, puisqu'il suffit d'appuyer sur un bouton pour que ladite porte se ferme toute seule.

A l'intérieur du cocon parfaitement insonorisé, l'ambiance se veut moins automobile que dans une Bentley où les cadrans et commodos ont tendance à se multiplier. Ici, de larges surfaces de bois de rose et d'aluminium composent une atmosphère douce et confortable, parfaitement reposante. Mais la haute technologie est partout sous-jacente. Ainsi, il suffit par exemple d'exercer une pression sur l'extrémité de l'accoudoir central pour qu'apparaisse un bouton rotatif, façon iDrive BMW, qui permet de gérer toute l'interface électronique de la voiture.

Les 460 ch du V12 lancent le bal sans se faire entendre. Cette magnifique pièce mécanique conçue et produite à la maison mère BMW, n'a pas subi d'évolution par rapport aux autres modèles de la famille Phantom. Elle n'en a d'ailleurs nul besoin, tant ses performances frisent les sommets.

Seule la gestion électronique a bénéficié de quelques adaptations pour favoriser une conduite plus dynamique. L'accélérateur répondra ainsi avec plus de fouque à la pression du pied droit. Avec





La tête dans les étoiles

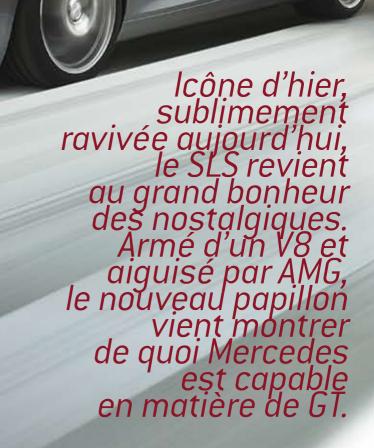
un moteur d'une telle qualité, le poids (2590 kg) n'apparaît plus comme une tare: l'ultramoderne V12 made in Bavaria développe, en effet, 460ch à 5350 tr/mn et 720 Nm à 3500tr/mn. C'est en tout cas largement suffisant pour accélérer de 0 à 100 km/h en 5.8 s et déclencher le limiteur de vitesse fixé à 250km/h. Les ingénieurs de Rolls-Royce ont également retravaillé les suspensions, la direction et les freins de la Phantom pour offrir

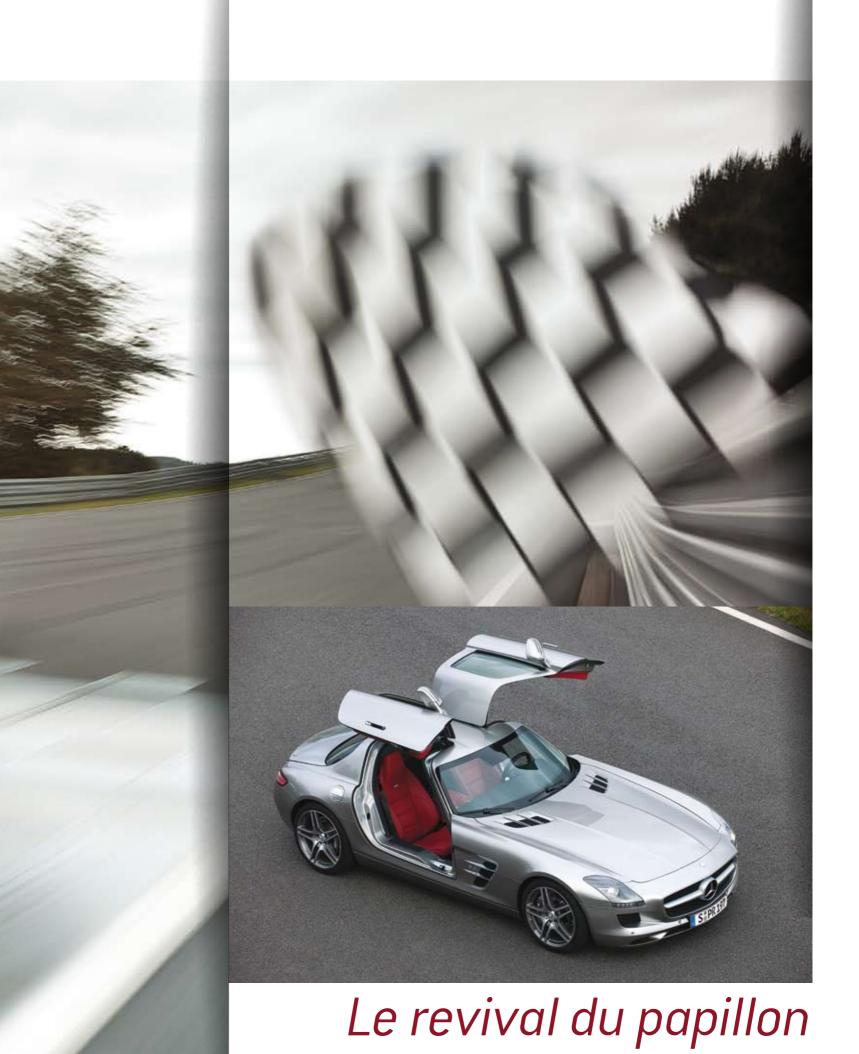


des sensations de conduite plus dynamiques. Car Rolls-Royce affirme haut et fort son goût retrouvé pour les hautes performances. L'ancien partage des tâches entre Rolls et Bentley qui attribuait la sportivité à cette dernière n'a plus cours depuis la scission. La Phantom Coupé revendique donc un caractère bien trempé. Motors

## AUT Exception

## Mercedes Benz AMG









## A Nouveauté

## Audi A7 Sportback

Réitérant la recette de l'A5 Sportback, Audi allonge la donne et l'embourgeoise encore plus avec l'A7 au même suffixe. Un grande routière qui mérite bien son statut de coupé-limousine.

Jamais la gamme Audi n'a été aussi étoffée. À croire que la moindre brèche, entre deux segments, est aussitôt, un prétexte pour être comblée. C'est en tout cas ce que fait l'A7, qui s'intercale entre une A6 et une A8, mais en reprenant la recette et l'additif patronymique de la berline A5: Sportback. Plus qu'un suffixe, jadis étrenné par l'A3 à cinq ouvrants. C'est désormais un esprit, une philosophie pour laquelle, la polyvalente A5 a servi de laboratoire d'essai à la clientèle des quatre anneaux.

Tout est donc dit dans le nom de cette grande routière, profilée un peu à la façon d'une Mercedes CLS, l'étoile qu'elle lorgne. Ligne de toit basse et fuyante, lunette fortement inclinée et ceinture de caisse haute, décollant pour s'étioler sur une vitre de custode en pointe. Autre effet de style quasisimilaire, le traitement des feux arrières qui semblent dicter l'extrémité du hayon et son pseudo becquet intégré qui se prolonge visuellement jusqu'au bas des ailes arrières.

Bref, de jolis coups de crayon sublimés par l'imposant gabarit de cette allemande qui s'étend, à 3 centimètres près, sur 5 mètres. Nul doute, l'A7 est bien une automobile statutaire. Mais avec une bonne dose de sportivité. Il suffit d'ouvrir l'une de ses portes pour le constater. Les quatre ouvrants sont dépourvus d'encadrement, comme ceux d'un TT ou d'une R8. Des coupés, quoi.







Pas besoin d'opter pour les finitions les plus huppées, pour voir et avoir un habitacle nappé d'un cuir assurément enivrant, ainsi qu'une planche de bord garnie de boiserie, d'acier brossé ou autre placage noble.

Un intérieur qui promet d'être de très grande qualité, comme d'aucun des fidèles de la marque n'oserait prétendre le contraire. Surtout qu'il s'agit d'une autoroutière largement capable d'envoûter les managers. Une clientèle professionnelle qui se verrait bien confinée à l'arrière et profitant du confort prodigué par ses deux fauteuils.

Pourtant, ce serait une erreur pour tout passionné qui se respecte, car c'est bien au volant, que cette Audi s'appréciera le plus, ne serait-ce que pour goûter aux toutes derniè-



res friandises high-tech. On pourra ainsi s'inonder des plus simples décibels, ceux d'une symphonie délayée par une installation audio signée Bang & Olufsen. Ou alors, trifouiller les nombrables réglages (ventilation des sièges, mode de conduite, GPSE), via l'écran de la dernière génération du système MMI (Multimedia Interface) et son fameux pavé tactile. Empruntée à la dernière A8, cette belle trouvaille évite au conducteur de ne pas trop quitter la route des yeux. À ce titre, et parmi ses options, l'A7 proposera même l'affichage tête-haute: une première pour la marque aux anneaux! Voilà bien des preuves que cette Audi offrira une véritable cure des sens.

Comme quasiment toutes les Audi, le capot est réalisé en aluminium. Un matériau léger, qui peut abriter de l'artillerie lourde. Mais attention! L'A7 Sportback ne s'anime —pour le moment— que par des V6. Est-ce dans un souci de contenir ses seuils de consommation et ses rejets de CO2, argumentaires d'une certaine efficience énergétique? Ou simplement pour ne pas marcher sur les plates-bandes de sa

Une autoroutière largement capable d'envoûter les managers



grande sœur qui, elle, s'arme de deux V8 ? Disons, un peu les deux à la fois.

Ce qui est sûr, c'est qu'avec sa palette actuelle de moteurs, laquelle s'articule autour des 2.8 FSI de 204 ch et 3.0 TFSI de 300 ch en essence, ainsi que des 3.0 TDI de 204 et 245 ch, ce coupé des familles ne manquera ni d'allant, ni d'agrément de conduite. Ce dernier étant aussi assuré par l'automatisme poussé de ses deux types de transmissions à 7 rapports: la boîte Multitronic (variation continue) et la S-Tronic (double embrayage).

Par ailleurs, et dans un tout autre registre, les suspensions pneumatiques sauront autant gommer les aspérités du bitume urbain, que plaquer au sol l'A7 qui accélère sur des routes tortueuses.

Tout cela pour dire enfin, qu'avec l'A7, la marque d'Ingolstadt s'est une fois de plus interdit de décevoir ses adeptes. Des aficionados qui connaissent toute la légitimité des Audi sur le plan dynamique, avec ou sans quattro.

Et pour ces derniers justement, nous ne dirons qu'un seul mot : patience ! L'A7 Sportback débarquera au Maroc dans pas longtemps, telle une bonne résolution pour le nouvel an.







## A Nouveauté

## Volkswagen Passat

Un style passe-partout et un équipement et des motorisations qui sont au diapason. Telle est la recette que proposera dans quelques mois la remplaçante de la Passat.

Une Volkswagen qui est toujours la référence de son segment.

Que les apparences sont trompeuses. Cette «nouvelle» Passat comme l'annonce Volkswagen n'est en fait qu'une évolution très poussée de la version actuelle. La refonte totale n'est donc pas très loin. Normal, car comme le dit si bien l'adage: «on ne change pas une équipe qui gagne». Et preuve que la familiale de Wolfsburg a toujours la cote, elle a repris le dessus sur l'Insignia, sa rivale directe de chez Opel qui, dès ses premières immatriculations, s'était offert le statut de leader de son segment en Europe. Une prouesse pour une berline vieillissante et dotée d'une lique extérieure nettement moins spectaculaire.

Cette dernière donne est toujours de mise au vu du style affiché par cette nouvelle mouture. D'accord, elle adopte des blocs de feux avant et arrière inédits et clairement inspirées des récentes VW (Golf et Touareg notamment). Il est vrai aussi qu'avec son profil droit et sa ceinture de caisse haute, elle dégage un certain dynamisme... Mais pour tout le reste, la Passat joue la carte du classicisme à outrance.

Bref, une bonne dose de conservatisme, conjuguée à une qualité de fabrication qui va au-delà de la simple impression. Car pour ceux qui ne le savent pas encore, une voiture restylée est - comme l'expérience l'a prouvé - beaucoup plus fiable qu'un modèle 100% nouveau.

Voilà qui devrait rassurer bien des fidèles. Et justement, les habitués de la marque reconnaîtront dès le premier coup d'æil à bord, le poste de conduite de la Passat CC. C'est de bonne guerre lorsqu'on sait que par son agencement bien étudié, comme par ses matériaux de très bonne facture, cette planche de bord ne fait que des heureux.

Et à défaut d'offrir un intérieur totalement reformulé, la Passat saura largement chouchouter ses occupants. Outre une longue liste de gadgets de confort difficile à



inventorier sur une page, c'est surtout le conducteur qui sera gratifié par une série d'innovations technologiques. Du régulateur de vitesse adaptatif qui intègre la fonction de freinage automatique à la caméra de recul, en passant par l'alerte de franchissement de ligne, le détecteur de présence dans l'angle mort ou encore avec le système de stationnement automatique (Park Assist), la Passat 2011 est une familiale vraiment technophile.

Ses projecteurs passent automatiquement de feux de route (codes) à feux de croisement (phares) et inversement, tandis que son coffre reçoit un ingénieux système d'ouverture par une petite pression du pied au bas du bouclier arrière. Et voilà la gigantesque malle de 561 litres grande ouverte, très pratique lorsqu'on arrive les deux bras chargés.

Ajoutez à cela des blocs motopropulseurs non seulement éprouvés, mais revus pour être encore plus sobres et un brin écolos. C'est dans cette logique qu'a été intégré le système de coupure automatique du moteur, Start & Stop, grâce auquel et à titre d'exemple, le 1.6 litre TDI ne consommerait en moyenne que 4,1 l/100 km ! Edifiant. Comme quoi, la Passat n'aura finalement que peu de cho-

Comme quoi, la Passat n'aura finalement que peu de choses à se reprocher. Une esthétique, pour certains, discutable et peut-être des prix revus à la hausse. Cela reste à voir.

En attendant de la voir débarquer chez nous au cours du prochain semestre, elle sera livrée en Europe dès le début 2011.

#### Un must-have managérial





La Passat joue la carte du classicisme à outrance



Motors

par Karim Raouf

## AUT O Nouveauté

## Mettant le chiffre 4 à l'honneur, le Countryman élargit le champ MIN Au-delà de faire tourner des têtes en ville, c'est aussi et enfin, une Cooper S pour la famille.

# COUNTRYMAN

Pour Cooper toutes les routes











#### Le "Campagnard" des quartiers chics

De petite starlette chic et nostalgique, MINI est devenue une famille à part entière. Son dernier bébé est pourtant le plus grand de ses rejetons. Baptisé Countryman et jouant dans la cour très en vogue des SUV, il met royalement le chiffre 4 à l'honneur.

Première MINI à atteindre les 4 mètres de longueur, il reçoit 4 portes en plus du hayon, offre (au moins) quatre vraies places et dispose, en option, de 4 roues motrices. Et justement, dans ces versions à transmission intégrale, une mention «AII4» (encore ce chiffre!) trouve sa place sur le bas des portes avant. Autre détail que l'on ne retrouve pas sur toutes les carrosseries du Countryman, le petit S rouge en majuscule et en italique. Spécifique aux versions Cooper S, il est accolé sur le hayon, puis au répétiteur latéral du clignotant, situé sous le montant du pare-brise. Pour le reste, ce «Campagnard» des quartiers chics arbore une silhouette qui, tout en respectant les codes esthétiques







de la marque, adopte sa propre bouille, un look d'aventurier et une casquette, au vrai sens du terme, singulière. L'habitacle du Countryman abrite de vraies places arrières et un coffre de 350 litres. Preuve que cette MINI est, une fois n'est pas coutume, taillée pour voyager à quatre, voire à cinq. Dans cette dernière hypothèse, l'option «deux sièges arrière individuels» n'est pas préférable à la traditionnelle banquette. Pourtant, c'est bien dans la configuration à quatre places qu'apparaît toute l'originalité intérieure du Contryman : le «Center rail». Une sorte de mini voie ferrée sur laquelle coulissent d'astucieux modules de rangement pour lunettes, téléphone et autre iPod...

Des gadgets harmonieusement intégrés dans un univers typiquement MINI, qui reprend les fameux compteurs séparés et la console centrale à commandes type aviation. C'est clair: ceux ou celles qui sont déjà client de la marque, ne seront pas dépaysés à bord de ce crossover. Telle est la catégorie à laquelle appartient le Countryman, qui offre le choix question traction, roues avant ou intégrale. Sur une palette de cinq motorisations, nos suffrages vont incontestablement au bloc essence turbocompressé de la Cooper S. Avec ses 184 chevaux, prêts à s'aventurer en milieu non-goudronné, ce pistard BCBG devrait surtout distiller sa fibre sportive sur l'autoroute. Une belle occasion de profiter à la fois d'un comportement très MINI, avec en plus du confort et de l'espace.

Enfin pour ceux qui croiraient l'addition très salée, elle ne l'est curieusement pas. Ou alors, pas vraiment. Car, si les prix de la plus grande des MINI démarrent à 279.000 DH, la version la plus huppée plafonne à 416.000 DH. Un chèque pleinement justifié par ce véhicule qui reste avant toute chose, l'une des meilleures façons de ne pas rouler triste en ville... ou même, à la campagne.

# A Nouveauté

# Alfa Romeo GIULIETTA

Les héritages sont parfois lourds à porter. En donnant le nom de Giulietta à sa nouvelle compacte cinq portes, Alfa Romeo prend le risque d'une comparaison dont cette dernière pourrait pâtir.

Avec la nouvelle Giulietta , Alfa Romeo rend hommage à l'un de ses plus beaux modèles des années 1970, berline compacte, confortable et bien équipée, apte à séduire une large clientèle avec des arguments pratiques et passionnels. La Giulietta évolue donc dans un rôle très important, jouant à la fois sur l'image sportive d'Alfa Romeo tout en adoptant une attitude stylistique forte. Le constructeur a visé la note maximale à l'Euro NCAP, la Giulietta se situe en effet devant la Peugeot 308 et la Volkswagen Golf avec 87 points sur 100.

A côté de l'inévitable calandre en écu, on retrouve quelques ingrédients clin d'œil, comme la porte arrière sans poignée, façon 8C. D'autres traits stylistiques, plus personnels, façonnent l'image musclée de la bête .

La Giulietta n'existe qu'en cinq portes, la Mito étant la version deux portes. La plate-forme de la Giulietta, celle des futures compactes du groupe Fiat, a été complètement remaniée. Elle ne conserve que les panneaux de plancher sous les pieds des passagers ainsi que la structure métallique des sièges de l'ancienne plate-forme. On retrouve des McPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière. La direction est du type électrique à double pignon qui réduit les frictions et offre plus de ressenti. C'est la plus directe du marché des compactes. Elle est très vive et réactive, notamment sur routes sinueuses. Toutes les Giulietta sont équipées du système DNA [Dyna-



mique, Confort et all wheather), qui agit à la fois sur le moteur, les freins et la direction. Il permet de sélectionner trois modes de conduite. Il a été amélioré et agit désormais sur la course de la pédale de frein. Toutes les Giulietta (sauf la Quadifoglio verde) sont équipées du Start & Stop, des moteurs suralimentés et d'une boite manuelle à 6 rapports. Une boite à double embrayage Alfa TCT, comme sur la Mito, sera proposée à partir de début 2011.





La Giulietta s'avère agréable, à la différence de ses concurrentes, grâce à son style percutant, et la qualité de sa finition.

Le mode dynamique bien étudié et le moteur plein d'allant, permettent de vivre un vrai plaisir de conduite à chaque instant.





# A l'Ouveauté

Renault
LATITUDE

Un gabarit valorisant, un intérieur à l'avenant et des prix ultra compétitifs. Tels sont les arguments que Renault met en avant pour le compte de la Latitude. Une routière en forte quête de managers.

Faire oublier le flop Vel Satis (qu'elle ne remplace pourtant pas), bousculer une hiérarchie germanique bien ancrée ou, tout simplement, séduire des hauts cadres, soit une clientèle autrement moins conventionnelle pour Renault Maroc.

C'est un peu de tout cela à la fois que s'est fixé comme objectif la Latitude. Une berline qui frôle les 5 mètres de long et joue la carte du consensualisme en terme de style. Ici, pas question de phares anguleux ou de lunette bombée. Place à un regard arrondi par une calandre généreusement chromée, entourée de projecteurs effilés et flanquée du losange. D'un rien lourd, la poupe est pourtant celle d'une berline tri-corps classique. Mais là aussi, le chrome et l'éclairage font de l'effet. Beaucoup même...

Statutaire et classique, la Latitude réserve un bel habitacle à ses occupants. La planche de bord se veut contemporaine, assez raffinée et bien agencée. Assistances à la conduite et au stationnement, GPS avec cartographie marocaine, connexion Bluetooth, système audio Bose avec prise USB, caméra de recul, climatiseur avec ioniseur d'air et diffuseur de parfum, puis siège conducteur chauffant, à réglages électriques et même doté de la fonction massage! L'équipement de base d'emblée complet peut devenir pléthorique, en grimpant dans les finitions ou en piochant dans le cataloque des options.

Du coup, bien des managers seront contents de prendre son volant, pour leurs parcours professionnels quotidiens. Mais aussi d'apprécier sa polyvalence les week-ends et autres jours de vacances, lorsqu'ils seront amenés à emmener famille et bagages en voyage. Pour







cela, son coffre suffisamment volumineux (477 dm3), s'ajoutera au bien-être que dispense sa banquette. Une notion de confort qui découle aussi du comportement dynamique du véhicule. Un toucher de route bien ouaté, conjugué à un amortissement rigoureusement dosé. Cela, d'autant plus que la grande berline de Renault peut compter sur la fougue de ses motorisations. Du 2,0 litres essence de 140 chevaux au 3,5 l V6 de 240 ch emprunté à Nissan, en passant par le diesel 2,0 dCi de 150 ch. Ces trois blocs ne devraient pas démériter question performances. On regrettera seulement qu'un agrément de taille, qu'est celui procuré par l'automatisme de la transmission, soit exclusivement réservé à la version la plus musclée (V6).

Heureusement, la Latitude se rattrape largement au niveau du portefeuille. Il faut ainsi compter entre 255.000 à 390.000 DH pour repartir à son volant. Une brochette tarifaire plus qu'attractive et qui, à équipement égal, reste difficile à égaler par la concurrence.

C'est, peut-être, le seul angle sous lequel on pourrait dire que cette routière révolutionne le genre.





# ENTRETTE du mois

# lemaximum etses courses!

Max Cohen Olivar est le champion de course automobile le plus récompensé mais également le plus charismatique du pays. « Ancien » depuis toujours puisqu'ayant débuté très tôt, dans les années 60 à Casa, Max Cohen Olivar ne lâche toujours rien, repoussant son arrêt définitif de la compétition dans deux ans...lorsqu'il fêtera son cinquantenaire de course automobile.



ENTRETIEN du mois

# Max Conen Olivar



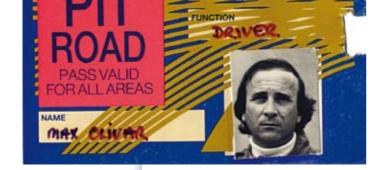
Avec une licence obtenue en 1962 et une course automobile aux 6h d'Estoril au Portugal durant le mois de novembre 2010, vous êtes l'un des acteurs du sport auto marocain ayant certainement la plus belle vision panoramique de ce secteur. Comment voyez-vous son évolution depuis trois décennies ?

C'est un fait de constater que le sport automobile n'a pas beaucoup progressé durant toutes ces années sauf récemment avec des voitures plus performantes comme la fameuse Legend Cars Serie. On ne peut se développer et s'épanouir qu'à partir des socles de la formation et de l'éducation. Ce sont deux composantes majeures indiscutables. En ce qui concerne le sport automobile, le secteur est plus difficile, un peu plus compliqué que d'autres car il faut beaucoup d'infrastructures et de matériel pour la formation des plus doués d'entre les très jeunes. Cela étant dit, il y a, à l'heure où nous parlons, énormément de projets notamment de stades automobiles qui sont en voie de réalisation. Tout est lancé même s'il a fallu trente années pour se mettre en marche et ce, en raison du financement onéreux de ce sport qui est soutenu par des annonceurs lesquels ont, désormais, des plateformes médiatiques pour faire rayonner leur image. Tout ce secteur de « sports auto » s'inscrit surtout dans la dynamique du secteur automobile, en général, qui a vu un essor

considérable depuis dix ans avec, à titre d'exemple, l'explosion du parc auto ou encore la baisse des droits de douane. C'est tout l'ensemble du secteur automobile qui a pris un virage neuf, extrêmement constructif, ces dernières années.

# Jusqu'au nouveau code de la route et sa volonté de rationalisation...

L'instauration du nouveau code de la route est une excellente chose qui va dans le sens de la formation du sport automobile. Il est important que cessent enfin les éternelles confusions entre l'imprudence et la témérité rencontrées sur les routes et la pratique du sport automobile effectuée dans le cadre de conditions réglementées avec piste aux normes et mesures de sécurité. Un tel cadre permet aux gens de pouvoir s'exprimer sur piste, de maîtriser leur véhicule et de pouvoir garantir leur sécurité sachant que ceux qu'ils sont ceux qui le domine beaucoup mieux sur la route. Aujourd'hui, en Europe, les circuits sont devenus rentables grâce au code de la route car les gens ne pouvant plus rouler vite le font en circuit fermé. On peut penser qu'il en sera de même, ici, avec le développement du sport auto qui se fera par les non sportifs et ce, en ouvrant les pistes à tout usager qui aura envie d'apprendre une conduite sportive. Il est indéniable que plusieurs paramètres









Bio Express



1944 naissance à Casablanca

1957 touche son premier volant en conduite

**1962** 1<sup>ère</sup> course au Championnat du Maroc et depuis multiple champion

**1970** 1<sup>er</sup> en sport 21 aux Mille Kilomètres de Paris Porsche 910

**1971** 1ère participation aux 24h du Mans Porsche 908 (22 autres suivront)

1972 Championnat d'Europe des sports 21

**1976** 1er en sport prototype Monthlery Chevron B36

**1982** 1er en GT au Mans avec une Lancia Bêta Monte-Carlo

**1984 à 1991** Championnat du monde des sports prototypes avec une Porsche 962

1992-93 Trophée Ford Cobra

1996-97 Trophée Lomborghini

1998 Trophée Andros - circuit sur glace

1999 Ouissam Royal Riadi décerné par SAR Moulay Rachid

**2001** Dernière 24h du Mans Porsche GT3R- 12ème Scratch (3ème GT)

**2004-2010** Challenge européen d'endurance Prototype Norma

**Avril 2010** 1er au GP Marrakech course nationale

## ENTRETIENdu moi

# Max Cohen Olivar

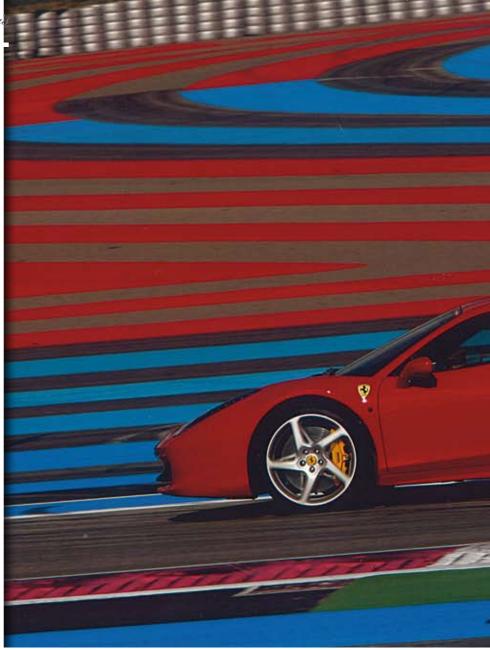
se sont mis en place permettant le démarrage du sport auto avec d'une part, le fameux Grand Prix de Marrakech et les projets de circuits en voie de réalisation d'ici un à trois ans.

# A quel âge avez-vous eu le désir de piloter des voitures ?

Depuis tout petit, j'ai toujours aimé la compétition quelque soit le jeu. Les Dinky Toys, les petites motos, le vélo, tout était sujet à la compétition. Très jeune, vers 13 ans, j'ai commencé à suivre mon frère aîné et à conduire des Renault Dauphine, des Fiats 600 dans des circuits fermés et à l'âge de 15 ans, j'ai fait mon premier tonneau. J'ai toujours aimé la compétition au dessus de tout même, si je puis, dire de la joie d'être premier. C'est une satisfaction énorme de gagner, certes, mais pas aussi forte que celle ressentie lorsque je maîtrise mon véhicule poussé dans ses derniers retranchements. C'est une inestimable sensation.

### Quels ont été vos premiers pas dans l'univers de la course automobile ?

Un petit peu dispersés, peut-être, d'où le fait qu'aujourd'hui je me sente autant concerné par la formation des jeunes pilotes doués. Car des pilotes qui ont un bon équilibre et qui ont de fortes pointes de vitesse, on peut en trouver 8 sur 10. Devenir professionnel est une toute autre histoire sur le plan mental et même physique, de nos jours. En ce qui me concerne, j'avais une famille fortement réfractaire à ma passion car j'étais, depuis toujours, un garçon hyperactif qui revenait accidenté à la maison ou pire lorsqu'à 14 ans renversé par une voiture, j'ai eu la jambe broyée et suis resté alité durant huit mois. Ma mère est décédée à l'âge de mes 15 ans et mon père a dès lors catégoriquement refusé de m'aider dans ce domaine. Comme c'est un sport coûteux, il refusait de m'offrir une voiture de course et pensait ainsi me bloquer un petit peu. C'est avec l'argent de l'assurance d'un accident où, gravement blessé à la colonne vertébrale j'ai reçu une prime phénoménale pour invalidité à 50%- que je me suis offert une Gordini. Mon père en était véritablement furieux (rires). Après, j'ai été un pilote semi-pro grâce au sponsoring de Primagaz qui a financé de grandes courses mais je n'ai pas été professionnel en raison du fait d'un environnement familial qui ne me canalisait pas suffisamment. Ayant reçu une



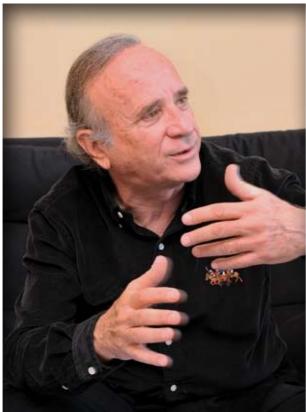
éducation classique, j'étais partagé entre plusieurs choses: il y avait les études, HEC Lausanne, que j'ai faites à reculons mais je les ai faites, ma situation à construire, le décès de mon père durant mes 24 ans, autant de faits tangibles qui ont freiné mon accès à la nécessaire rigueur de vie au niveau professionnel. Ce qui ne m'a pas empêché de courir 10 années au Championnat du Monde des sports prototypes et 23 fois aux 24h du Mans.

### Votre carrière est émaillée de succès. Quelle est la course qui vous a le plus marqué ?

Je ne dirai pas qu'il s'agit de la première que j'ai gagnée en 1962 car, en vérité, j'étais super entrainé et j'avais ce don inné de la vitesse et du bon équilibre. Ma carrière a une longévité relativement exceptionnelle puisqu'ayant commencé en 1962, j'ai encore couru le mois dernier au Portugal, je n'ai pas fait une seule erreur sous la pluie à 240 km/h. Mon épouse qui est la mieux placée pour m'aider à répondre m'a dit que durant la course de mes premières 24h du Mans, en 1971, où j'étais dans les 5 premiers à quelques heures de l'arrivée, j'étais vraiment sur une autre





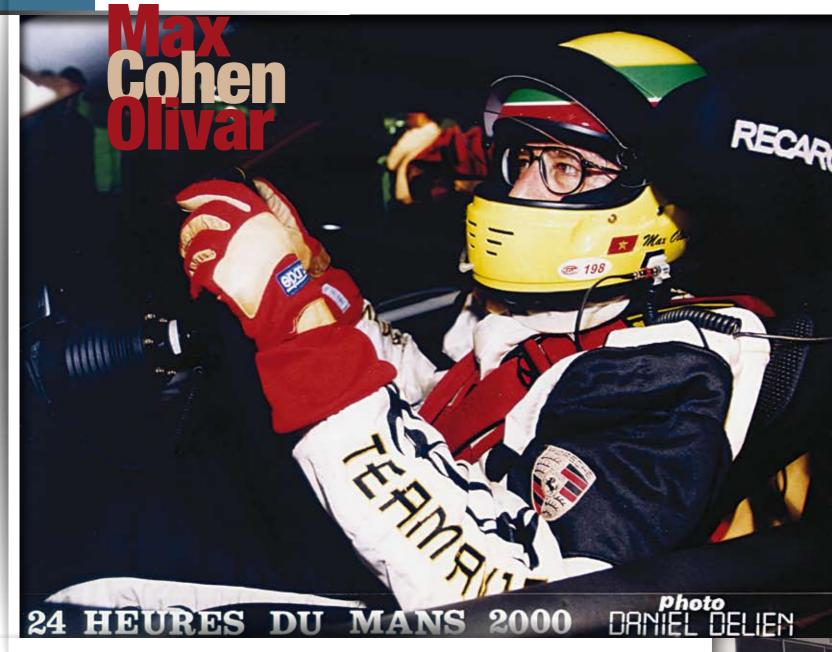


planète. A l'époque, je terminais mes études HEC et je me suis lié avec une écurie suisse qui me faisait courir dans ses voitures de compétition. Lorsqu'ils m'ont annoncé qu'il y avait la possibilité de courir aux 24h du Mans, je ne m'y attendais pas forcément. Cette annonce qui réalisait une partie du rêve de ma vie était fabuleuse, tout simplement fabuleuse. Pour tout coureur automobile le Mans est une course d'endurance majestueuse, vraiment phénoménale. Il y a cette fameuse ligne droite des Hunaudières qu'aucun pilote ne peut maîtriser. On se doit alors d'accepter d'être un passager de l'histoire, de la route et de la mécanique. Car, c'est tout droit et à fond, ralentir ne sert à rien à ce niveau-là. C'est un état de lévitation total qui nous donne l'impression de traverser le temps. La première fois, je n'ai pas eu peur. Je me suis senti grandi comme si j'avais vaincu un obstacle en moi. A postériori, la peur est remontée un petit peu (rires) mais c'est vraiment une hérésie de commencer à avoir peur quand on est vieux alors que c'est jeune que l'on a tout à perdre. Mon épouse qui est mon témoin de vie pense que je joue dans une sorte de défi permanent avec la mort depuis que jeune, très jeune, mes parents sont décédés. Trop jeune car on se retrouve à devoir, seul, répondre à ce « qu'est-ce que je vais faire là-dedans » qui conditionne nos choix de vie. J'ai développé cette hyperactivité plus encore que je ne l'avais petit comme si je narguais la mort. Peutêtre. Ce qui est sûr et certain, c'est qu'entre deux courses, je suis en décompensation totale et, on peut dire le mot, en manque. Quand l'adrénaline a disparu, je me sens désaxé. L'adrénaline m'égalise mais je suis obligé de faire ma descente avec ses rythmes, ses paliers, ses émotions rétrospectives.

# Quel est votre rapport avec la peur durant une course ?

On pense toujours que l'on est immortel et puis un jour, dans votre course, un pilote se tue. Alors la





peur vous envahit avant d'entrer dans le cockpit mais parallèlement un mécanisme de défense se déclenche et vous vous dites que statistiquement l'événement ne peut pas se répéter dans la même épreuve. Alors de cette peur, vous vous sentez délivré. Malgré la douleur, la course continue et reprend ses droits.

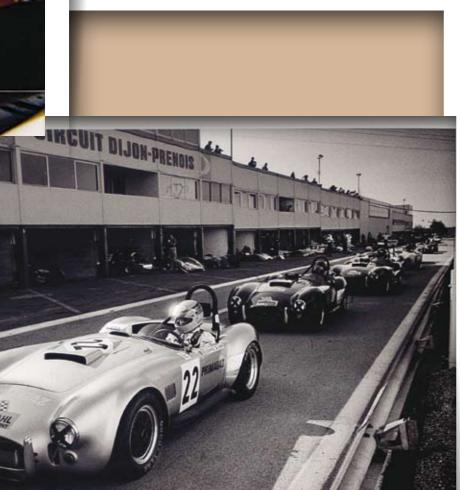
Jusqu'à la fois où cela a vraiment été la votre. Racontez-nous la course de Monza en 1991 qui a traumatisé votre fille devenue réticente, depuis, à vous accompagner sur les circuits.

Durant cette course de championnat du monde, je conduisais une Porsche 962. I. L'une des voitures les plus rapides du monde en sport avec 800 chevaux et des pointes à 365 km/h. Lors de cette course, un colossal accident m'a permis de passer pour la première fois en prime time de TF1, c'était magnifique ( rires)! Quand j'ai revu le film ensuite, j'y ai vu la voiture retournée, les flammes et j'ai entendu les commentaires de Henri Pescarolo, véritable pape du Mans puisqu'il l'a gagné 4 fois et y a couru 30 fois, qui disait au micro en direct, :

« Pour l'instant la voiture de notre ami Olivar est sortie de la route. La voiture est retournée et je vois que les secours n'arrivent pas à sortir Max Olivar. La voiture prend flamme. Max est un garçon très sympathique mais je crois que cette fois-ci, il va brûler » ( rires ). C'est grâce à ma pratique des arts martiaux et ma ceinture noire de karaté que j'ai pu m'extirper de la voiture. Cet accident n'est pas le fruit du hasard. Durant cette course, tout le staff de Primagaz, mon sponsor, était présent. En tant que pilote, j'étais obligé de faire du PR. C'était terrible pour moi toute cette tension et dispersion qui m'écartait de la nécessaire concentration de la course. Dans le fameux virage « la parabolique », la voiture a glissé (ce qui ne m'a pas fait peur car je rattrape très bien les autos qui glissent) directement vers la pile de pneus de protection qui ont provoqué un choc tel que la voiture a décollé et a atterri sur le dos comme une tortue. Pendant que la voiture prenait feu, j'étais attaché et sanglé dans ce minuscule espace. Avec mes 20 ans de karaté, je me suis détaché et me suis retourné comme un singe avec en tête l'idée de sortir de là, de ne pas







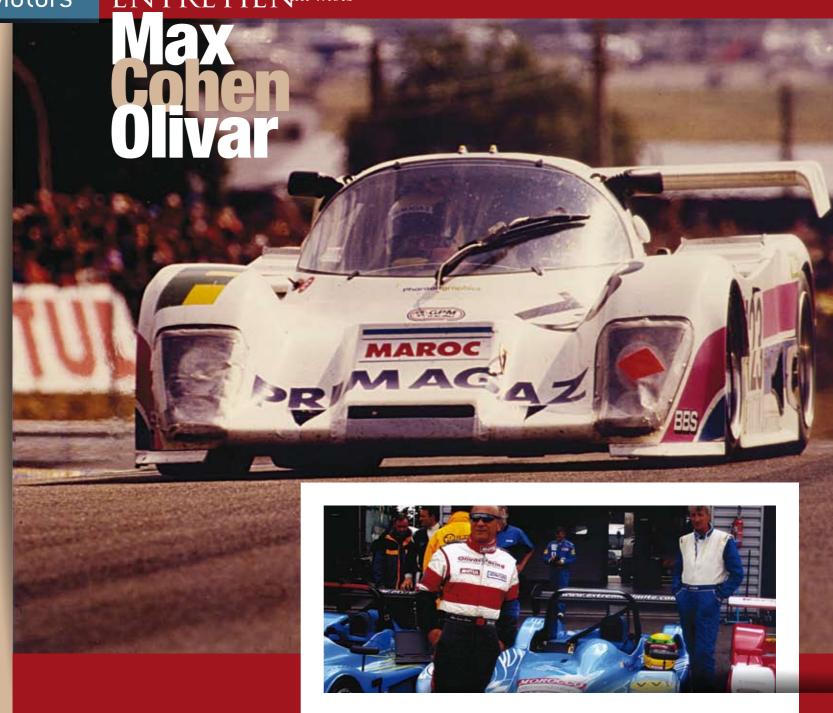
brûler comme un cafard et j'étais sûr que j'allais m'en sortir. Quand retourné, je me suis rendu compte que les secours n'arrivaient pas à ouvrir les portes, j'ai donné un grand coup avec mes jambes et le type a pu entrer une sorte de levier et là, il a pu casser la portière. Sauvé! Mon épouse et ma fille attendaient, glacées, les nouvelles de mon état sur les gradins avec les micros italiens qui en rajoutaient un peu. Depuis cette course, ma fille est, en effet, un peu réfractaire à venir m'accompagner sur les circuits. Quinze jours après l'accident, au circuit de Silverstone, j'ai eu un excès de claustrophobie, moi qui ne le suis pas du tout, vite dépassé. Après ce genre de course, où l'on vainc la peur, on se sent grandi de deux mètres. Le dernier grand accident de ma carrière date d'il y a trois ans au circuit de Magny-Cours : j'ai voulu doubler une auto et ce faisant, je l'ai à peine effleuré avec mon aileron et là, je suis parti directement vers le mur. Un gros crash. Sans le nouveau système de sécurité « Hans », j'y restais, c'est sûr et certain mais bon quand j'ai tapé le mur, ma tête est partie mais a été retenue d'un côté à l'autre. Impeccable, vraiment, juste un poignet fracturé.

### Depuis le début de votre carrière, la technologie a donné une autre impulsion à la course automobile.

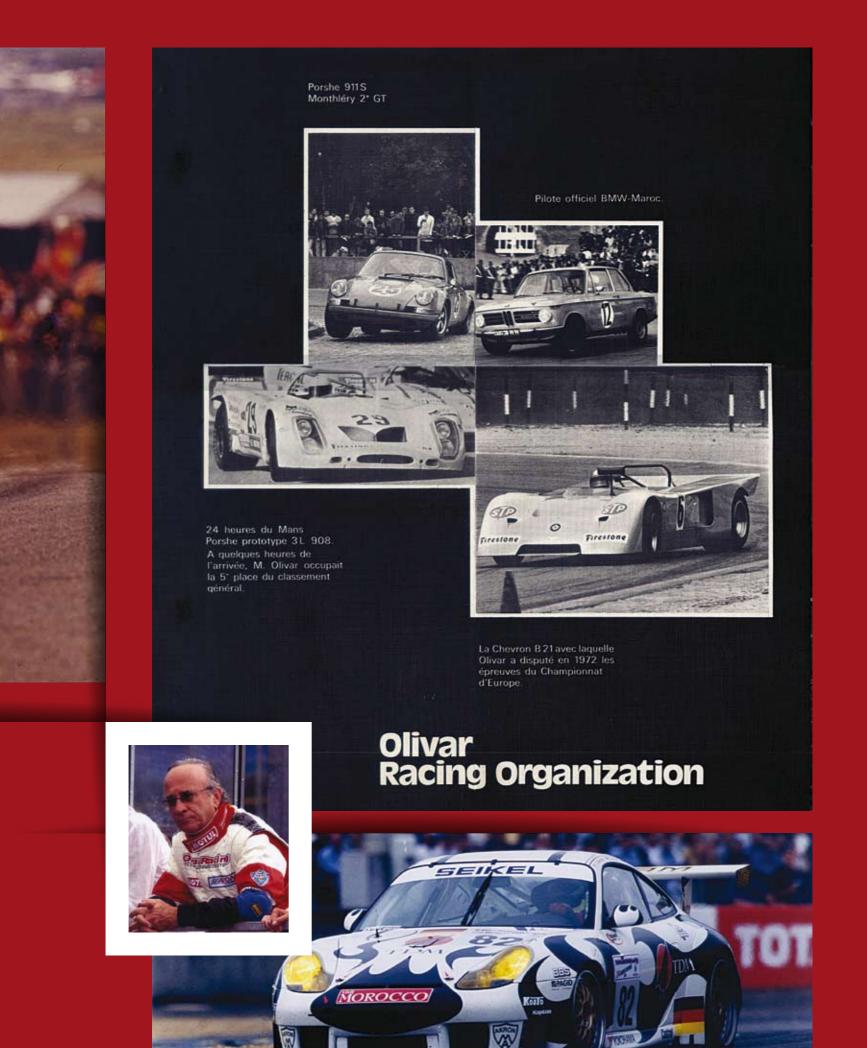
### Quelles sont les évolutions les plus marquantes de la mécanique auto qui a changé le visage de ce sport depuis 1962 ?

La première différence, la plus importante puisqu'elle a entraîné un gros changement de la course automobile, c'est l'évolution des pneus vers des pneus lisses. Dès lors qu'elles ne glissaient plus, les autos ont considérablement changé. En toute logique, l'aérodynamique, seconde évolution marquante, en a été entièrement modifiée. Troisième évolution d'importance majeure : l'électronique embarquée et le transfert des technologies des voitures de sport au grand public et parallèlement à tout cela, les mesures de sécurité qui se sont complexifiées pour davantage de protection de l'automobile comme du pilote. Lors de mon 1er Mans, les voitures ayant peu d'adhérence étaient légères à conduire un peu comme Fangio avec ses trois doigts au volant. Ce n'est plus le cas, aujourd'hui, avec l'effet de sol où la conduite, plus dure, exige de la force physique même si les réglages en télémétrie sont de plus en plus fins.

Motors <u>ENTRETIEN</u> du mois







## ENTRETIEN du mois

# Max Cohen Olivar

# Quelle voiture avez-vous préféré piloter en rallye professionnel. Pourquoi?

(Silence). C'est difficile de répondre à cette question. Je dirai que la plus attrayante est la Porsche 962 pour sa puissance. Avec le Mans, j'ai eu l'opportunité, de voir de très près les derniers prototypes des différentes écuries et j'ai toujours un plaisir inégalé à découvrir les dernières technologies. Cela étant, j'ai un net penchant pour la Porsche 962, une voiture qui a marqué l'histoire du sport automobile.

# Quels sont les critères qui définissent un bon pilote professionnel, à vos yeux?

Il faut qu'un homme réunisse quatre éléments indispensables et dans un ordre précis : maîtriser l'équilibre, la pointe de vitesse, avoir un physique athlétique et un mental de champion. Le mental autour duquel tout le monde se penche est un ensemble de paramètres comme la concentration, la volonté d'être devant, l'abnégation de certaines choses dans ses choix de vie et une force qui, après une mauvaise perf empêche l'effondrement.



L'aspect physique intervient de plus en plus notamment en Formule 1 où il fait la différence, aujourd'hui avec l'effet de sol qui rend la conduite des voitures plus dure. Schumacher, à mes yeux, a fait la différence grâce à ses quatre heures de sport par jour. Cela étant dit, la formation et l'éducation sont les composants fondamentaux de tous les êtres humains et le métier de pilote n'échappe pas à la règle.

### Que manque t-il encore au Maroc malgré les belles avancées (Rallye Marrakech, pilotes émergents, etc) dans ce domaine?

Mon souhait le plus profond dès que nous aurons un circuit permanent est de fonder une Académie des Sports Automobiles afin de repérer les jeunes pousses dès leur passage au karting, de les entraîner aux techniques comme le contrôle de la glisse, par exemple, ou de leur faire travailler ce nécessaire équilibre sur le circuit auto ou encore de les coacher. Il y a actuellement de très bons coureurs automobiles qui faute d'un bon coaching ne pourront peut-être aller plus loin.



### Quelles sont les actions de l'Association Sportive Automobile Gazelle dont vous êtes le plus fier ?

Incontestablement, l'événement « un rêve pour tous » organisé en partenariat avec l'Association Marocaine des Handicapés. Nous avons loué un circuit fermé et avons fait des baptêmes de piste pour personne à mobilité réduite avec l'ensemble des pilotes présents avec leur voiture de course. Tous ces gens qui n'avaient pas beaucoup la possibilité de conduire des voitures ou encore des voitures de course sont montés au fur et à mesure dans les voitures. Attachés et sanglés, ils ont fait des tours à très grande vitesse. Je me souviens que nous étions tous fous de joie de leur bonheur vécu et celui transmis par des passionnés de vitesse. Nous n'avons pas réitéré l'opération en raison de la difficulté à réunir toutes ces voitures durant une journée.

# Que vous a apporté la pratique du sport automobile?

La course auto m'a appris une chose : « l'important n'est pas d'être battu mais de ne pas se battre ». Au-delà de cela, je peux dire que sur le plan humain c'est une merveilleuse école de vie et les rencontres étaient passionnantes. On y forge son caractère sur des valeurs comme le courage, la ténacité, l'humilité et le respect de l'autre. Enfin, on côtoie triomphe après défaite, des déceptions profondes et des joies lumineuses de toutes sortes, un peu comme lorsque l'hymne marocain a retenti aux 24h du Mans devant 250 000 personnes. Et là, on a vraiment l'impression d'exister.

# A titre personnel, êtes-vous collectionneur de voitures?

Je ne suis pas un grand collectionneur. J'aime les autos mais j'ai plutôt un rapport d'homme d'action avec elles. La Ferrari 458 est une voiture que j'apprécie parce qu'elle incarne parfaitement mon passage de pilote de course à celui de courir pour le plaisir avec des passionnés comme les Gentlemen Drivers à qui je peux apporter un plus en technique de pilotage. Elle incarne ma transition actuelle car c'est, en vérité, une voiture de course déquisée en voiture de ville qui permet de rouler en circuits fermés. Sinon, dans ma vie civile, si je puis dire, j'ai une Lexus qui a 10 ans et 200 000 km au compteur, un rav 4 qui a 8 ans et 130 000 km. Franchement, je roule dans n'importe quelle voiture pourvu qu'elle réponde au critère de fiabilité et je le dis sincèrement. D'ailleurs, je déteste conduire en ville, c'est fatigant nerveusement. Pour la conduite en ville, j'ai mon scooter (rires).



2° Critérium des Cévennes 1969



# AUT O Légende

# Porsche

Depuis 1963 à ce jour, Porsche entretient le mythe 911. Se succédant à elle-même, cette voiture de sport a fini par donner naissance à toute une gamme.

# Revolution de CSpecielle Contraction de Contraction

Retour sur une belle saga et des variations sur le même thème.



La première 911 Targa, déclinaison à toit amovible, a été dévoilée en 1967. Son nom s'inspire du fameux Grand Prix qui se disputait dans les montagnes siciliennes, la Targa Florio.



Lancée en 2004, la sixième et actuelle génération de la 911 (Type 997) conserve l'ADN stylistique du modèle originel, apparu il y a près d'un demi-siècle.

Aucun constructeur automobile au monde n'a construit son image autour d'une seule icône comme l'a si bien fait Porsche avec la 911.



Présentée en 1963, la toute première génération de la 911 devait en fait s'appeler 901E si Peugeot n'avait pas déposé toutes les noms numérotés à trois chiffres, dont un zéro au milieu.

C'est-à-dire avec autant de sportivité, d'exclusivité et de contenu technologique. Le style, lui, a toujours été le même ! Ou presque. Sur cette question, il faut creuser dans les archives et retrouver quelques bribes de déclarations d'un ancien chef du département carrosserie chez Porsche. Un certain Erwin Komenda pour qui, «le design n'est qu'une notion superflue». Voilà pourquoi, la 911 et ses descendantes sont restées esthétiquement imprégnées de la 356, laquelle est aujourd'hui considérée comme étant la toute première Porsche. Celle-ci, homologuée en 1947, était un roadster dérivé de la Coccinelle, mais doté de quelques solutions techniques avant-gardistes, comme son moteur placé en position centrale arrière, son châssis tubulaire et sa carrosserie en aluminium. Conjugué à sa structure allégée (585 kq), son moteur de 35 chevaux lui autorisait une vitesse maxi de 135 km/h.

Porsche a donc très tôt et toujours été une boîte d'ingénieurs. À commencer par celui qui en a été le père fondateur (1931), le Dr-Ing Ferdinand Porsche, qui fut également directeur technique de Daimler-Benz (1923). Puis surtout, c'est lui qui avait été désigné en 1934 pour chapeauter les études du projet «KdF-Wagen», plus connu sous le nom de la voiture du peuple, soit la Volkswagen Coccinelle. Malheureusement, il décéda en 1951, alors qu'était en gestation le «Projet T7»: la première 911. Un projet qui a finalement abouti en 1959 par une étude de style très proche du modèle de série.

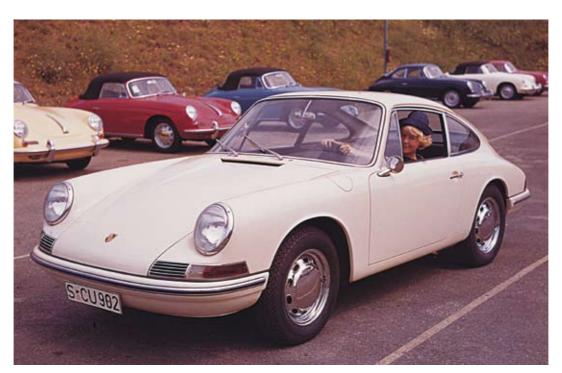
Quatre ans plus tard, la version définitive de la 911 est officiellement présentée au salon automobile de Francfort (IAA). Petite anecdote assez connue des «Porschistes», l'auto devait en fait s'appeler 901. Mais un autre constructeur, en l'occurrence Peugeot, avait déposé tous les numéros à trois chiffres avec un zéro au milieu. Voilà pourquoi Porsche remplaça le 0 par le chiffre qui le suit, le 1.

Dès 1964, la 911 entre en production dans l'usine de Porsche à Zuffenhausen (banlieue nord de Stuttgart), soit le même site où étaient assemblées les 356. Et justement, conçue sous la houlette de Ferry Porsche et de son fils Butzi, la 911 reprenait vaguement le profil général de la 356. Ses proportions étaient harmonieuses et son regard de grenouille faisait toute sa personnalité. En fait, ses formes lisses découlaient d'un impératif industriel : faciliter la fabrication de sa carrosserie. Bien évidemment, l'arrière dit «fastback» et montrant une ligne de toit s'échouant spectaculairement au niveau du pare-chocs arrière était le principal trait stylistique caractérisant ce coupé 2+2. Là encore, le coup de crayon n'avait pour objectif que d'améliorer le rendement aérodynamique.

Le comportement de la première 911 devait être un brin différent du fait qu'elle s'animait d'un moteur placé à l'arrière et de surcroît, le premier 6 cylindres à plat de la marque : un 2.0 l de 130 ch.



1974 marque l'avènement du turbocompresseur avec la 911 Turbo ou Type 930. Sous ses airs de «gentil canard», cette Porsche débordait de caractère avec une puissance de 260 à 850 ch!



Même après le lancement en 1964, de la première 911 à moteur 2.0 litres, les 356 C (arrière plan) ont continué à être produites jusqu'en 1965.



1948. Ferdinand Porsche (à droite), son fils Ferry (milieu) et le designer Erwin Komenda, posant à côté du prototype 356, qui sera la première voiture à porter le nom de Porsche.

Pour connaître ses origines, il faut non pas remonter à 1964, date à laquelle démarra la production de la toute première génération de la 911, mais bien à l'année 1947 durant laquelle fut assemblée et homologuée la 356, considérée aujourd'hui comme étant la toute première Porsche.



D'abord disponible en coupé, la 356 fut déclinée en Speedster vers la fin de l'année 1954 afin de séduire la clientèle américaine insouciante des fifties.



Une partie de l'évolution de la 911 : au premier plan la Série G (1986), suivie de la Carrera Type 993 (1994), puis de la Carrera S Type 997 (de 2005 à 2010).

Viendront ensuite des quatre cylindres à plat, histoire de rendre ce modèle un peu plus accessible, ainsi qu'une série de déclinaisons de la 911. Il eut d'abord la 912 (1965) à quatre cylindres justement, puis le cabriolet Targa (1966) avec son arceau central, suivi la même année d'une puissante 911, la S (160 ch), ainsi qu'une autre version, la 911 T, dégonflée à 110 ch (1967). Au total plus de 36.380 exemplaires de la 911 et de ses déclinaisons furent fabriqués entre 1965 et 1969. Des ventes dopées par une demande de plus en plus forte aux Etats-Unis, où les 911 - adaptées pour répondre à la réglementation américaine - étaient très prisées par les célébrités.

Parallèlement à ses performances commerciales, Porsche enchaînait les succès en compétition grâce à la 911 et ses déclinaisons. Victorieuse dans des courses d'endurance comme en rallye, la 911 profita pleinement de son comportement typique, découlant de son architecture de propulsion à moteur central arrière.

Les années 70 sont celles d'une évolution majeure de la 911 : la Carrera 2.7 RS (210 ch) et sa variante ultra-sportive la 2.8 Carrera RSR (300 ch). Apparue en 1972, la RS se distinguait par son fameux et épais aileron en «queue de canard». Deux ans plus tard, c'est au tour d'une autre grande Porsche de faire son entrée : la 911 Turbo. Elle aussi plaquée par son aileron démesuré et débordant de puissance (de 260 à 850 ch) grâce à son turbocompresseur, elle était capable de signer le 0 à 100 km/h en 5,5 secondes

et d'atteindre les 250 km/h.

Desservie par la monoculture 911, la marque de Stuttgart voit ses ventes reculer fortement à l'aube des années 80. Si bien que la faillite n'était pas très loin.

Porsche décide alors de diversifier sa gamme vers d'autres modèles plus différents comme les 924, 944 et 928, qui se sont plutôt bien vendus. Mais il faudra attendre 1984 pour voir arriver la Carrera 3.2, suivie de sa variante cabriolet. Une 911 qui redora l'image de la marque, d'autant plus qu'en 1988, elle fut sensiblement améliorée avec entre autres nouveautés : une transmission intégrale et un aileron rétractable.

Lancée en 2004, la Type 997 est l'actuelle génération de la 911. Elle est revenue aux phares ronds et s'est largement déclinée en plusieurs offres : Carrera, Carrera S, GT3, Turbo et GT2, auxquelles se sont récemment ajoutées les versions GTS et Speedster, les deux dernières nouveautés en date présentées par Porsche.

Il n'en demeure pas moins que d'un renouvellement à l'autre, les 911 se sont succédées à elles-mêmes avec à chaque fois le même esprit. Se faisant, cette firme d'ingénieurs continue à perpétuer le mythe 911, non sans améliorations et innovations, avec à la clé une certaine fierté. «Tant qu'il y aura Porsche, l'évolution des voitures de sport ne s'arrêtera pas», dit-on du côté de Zuffenhausen. Nous, on préférerait avancer que «tant qu'il y aura Porsche, il y aura la 911».

# M Exception

# BMW K1600

# BMW prend d'assaut la route avec un bipède de six cylindres en ligne

Quand la K1200-LT venait jouer dans la cour de l'emblématique Goldwing, BMW cherchait à lui donner une descendance. Sans exagération de style, la série K1600 est née. Son six cylindres affirme la vision du constructeur, celle de créer une gamme de dimension humaine où efficacité rime avec agrément de conduite.

Cela fait près de 70 ans que BMW anime et alimente la culture du « 6 cylindres en ligne ». Compté parmi les compétences clé de BMW, il est, somme toute, assez logique de le voir catapulter le monde des deux roues bavarois. Ainsi, les prouesses techniques et technologiques des architectes de la maison vont donner naissance à ce magnifique, robuste et non moins sobre K1600.

Avec 319 kilos sur la balance, 160 ch à 7750 trs/min, et un couple de 175 Nm, cet impressionnant baroudeur jouit des dernières avancées électroniques développées par le constructeur allemand, comme la poignée de gaz « ride by wire », le choix entre trois modes de conduite (Rain, Road & Dynamic). Le tarage électronique des suspensions (ESA) ainsi que le contrôleur de traction sont proposés en option, tandis que l'ABS fait partie des équipements standards.

Une seule monture pour deux cavaliers

La BMW K 1600 se décline sous deux finitions ; la GT et la GTL. La première se caractérise par une position plus dynamique et active du pilote quand la GTL se veut orientée tourisme avec une position très droite du buste,



posé sur la moto. Enfin cette GTL reçoit des reposes pieds placés plus bas et plus en avant et le guidon revient plus loin.

Une pléiade d'options et d'équipements

Grande première mondiale sur une moto, désormais nous pouvons choisir une option d'éclairage directionnel adaptatif au xénon : en plus de la régulation de la portée du faisceau, qui fait partie de la dotation standard, le faisceau du phare principal est corrigé pour compenser l'angle d'inclinaison de la moto.

Le tableau de bord comprend deux instruments ronds classiques; le compteur de vitesse et le compte-tours, ainsi qu'un écran d'information TFT de 5,7 pouces.

Le contrôleur multifonctions permet de commander le système audio ainsi que la navigation à travers les menus pour piloter les fonctions de confort et l'ordinateur de bord.

L'aérodynamique et la protection assurée par les deux motos sont sobrement soignées. Le pare-brise est réglable électriquement, les valises amovibles en dotation standard parfaitement intégrées à la GT, tandis que la GTL reçoit en dotation standard un top case au dossier particulièrement accueillant.

Entre nous, l'envie d'avaler du bitume au guidon de l'une des K1600 ne vous paraît pas pressante!



Motors

# Mouveautés

# Harley-Davidson XI 120 Wightster

Harley-Davidson: Gamme Sportster • Année: 2011 • Garantie: 2 ANS

Prix (selon les couleurs): Vivid Black à 155..000 dhs - Brilliant Silver Denim & lack denim: 162.000 dhs

Le Nightster est un modèle initialement créé pour le marché nord américain, cependant une version destinée aux autres marchés a été décidée vu le succès que connait le modèle.

La ligne couverte de noir et de gris du Nighster lui donne une attitude rebelle et offre une allure épurée à l'extrême. Moteur de 1200cc de couleur grise avec cache culbuteurs polis. Protection de courroie noire avec trous d'allègement. Fourche avant noire avec fourreaux pour donner un look rétro. Visière et cuvelage de phare noirs. Et des roues en aluminium coulé noires qui plonge le Nightster dans la culture contemporaine et affirme son esprit rebelle emprunt de liberté et personnalisation.

Le guidon rabaissé style Dragster avec les poignées de commandes en finition noire donne un look épuré au Nightster. Quand le côté rétro s'associe aux nouvelles technologies, les feux arrières chromés style Bullet offrent plusieurs fonctionnalités: feu de position, feu de stop et feu de signalisation, le tout toujours dans l'esprit simple et pur.

Le dessin du réservoir est adapté aux lignes de la moto. Il arrive au niveau de la selle sans la toucher. Contemporain à souhait, il conserve son classicisme et sa traditionnelle jupe caractéristique des Harley. N'oublions pas que toutes les finitions du réservoir sont réalisées à la main, le style Harley est unique au monde et il se doit d'être visible, éblouissant les regards au passage.

Le moteur Evolution a été monté pour la première fois sur une machine Harley en 1984, il est issu des légendaires moteurs Shovelhead et Ironhead, l'Evolution est une nouvelle génération qui promet de perpétrer la puissance la résistance et la fiabilité sur lesquels Harley construit sa notoriété. Les culasses et cylindres en aluminium allègent la moto et améliorent l'efficacité du refroidissement. L'injection électronique remplace les carburateurs et le moteur est monté sur caoutchouc.

Les suspensions abaissées offrent un niveau de confort et une confiance quelque soit le type de pilote, la conduite est réactive en ville comme sur route.

Finalement, dans notre monde Harley Davidson, on ne peut s'empêcher de vanter les mérites d'une spécialité maison,



celle de la customisation infinie qu'offre le constructeur sur toutes ses motos ; ainsi on peut aller sur le site internet HD et commander une moto aussi farfelue que notre esprit puisse l'être et se la faire livrer. Petit aperçu de la multitude de choix proposés ; et pour ne citer que la personnalisation de la sellerie, il est possible de choisir l'année du cru (de 1999 à 2011), solo ou biplace, 13 motifs tous aussi déjantés les uns que les autres, 10 coloris de couture, 4 types de textures en 9 coloris différents. Bon courage pour le choix!

# Honda 750





Tailler pour durer

Robuste et fiable, telle est la réputation du bicylindre en V de 745cm3 à refroidissement liquide de la VT750S. Peu gourmand en carburant, ce moteur a été conçu pour délivrer sa puissance sur l'ensemble de la plage de régime.

Efficace et excitante au quotidien comme lors des sorties du week-end ou des voyages plus lointains, elle est l'archétype de la moto sans soucis. Seul ou accompagné, elle possède tout ce qu'on peut attendre pour pouvoir profiter du bon temps.

Moins typée que la Shadow Spirit ou Aero qu'elle remplace, la VT750S joue dans la cour des concurrentes indéniables dans le segment des customs. Son prix de base et ses prestations plaident en sa faveur, reste que le réservoir est bel et bien frappé de l'insigne Honda.

Si elle n'est plus un vrai custom, contrairement à son aînée la Shadow Spirit, qui disparaît d'ailleurs du catalogue au profit de cette nouvelle entrante, il reste indéniable que c'est à la clientèle Harley-Davidson, et plus particulièrement aux férus de la 883, que cette VT s'attaque.

Quand on pense, et qu'on décide d'acheter Custom ou

assimilés, Harley se pose très souvent comme une évidence! Le voilà, le défi numéro 1 de Honda pour installer son modèle dans le paysage motocycliste. Défi numéro 2, c'est celui des prestations dynamiques de ce modèle, assez facilement relevé.

Facile, voilà d'ailleurs le terme qui convient pour qualifier cette VT750S. Conjuguant à la fois souplesse mécanique, puissance largement maîtrisable (44 ch grand maxi) et gabarit limité (hauteur de selle de 750 mm et centre de gravité placé plutôt bas), la VT se montre évidente à mener.

Son bicylindre en V se montre disponible dès les plus bas régimes, la boîte cinq rapports est douce, tout comme l'embrayage. La VT750S revendique une consommation d'essence minime. Tout juste 4,1 l / 100 km d'après les tests japonais (normes WMTC). Tant mieux, car le réservoir ne contient que 10,7 litres ! Lors des essais, la moto est passée sur réserve au terme des 160 km... effectuée à un rythme soutenu ! Même qu'avec ses nouveaux attributs la VT750S se rapproche un peu plus du genre roadster, elle reste pourtant loin des prestations dynamiques offertes par les « Stars » du Custom.

Attention tout de même aux maniaques de la comparaison, ne vous imaginez pas pouvoir trouver des similitudes avec une Kawasaki Z750 ou ER-6n (650cc) ou même une Triumph 675 Street, cette VT est née pour se balader!

« Born to be Simple !» Voilà l'esprit dans lequel a été pensée notre chère « Hondita ».

Profiter de sa simplicité, de sa consommation réduite, de sa robustesse aussi, pour appréhender la route avec l'unique envie que découverte, n'omettant jamais de faire ce que bon nous semble, à condition d'oublier tout utilisation sportive. Dynamique, prévenante, sympathique et courageuse, la VT750S est bien armée, reste à savoir si la clientèle Sportster sera séduite par ses arguments.

Le nouveau custom de Honda sera commercialisé avec deux nouveaux coloris en 2011, à savoir un Noir Graphite ainsi qu'un mélange de Bleu Pearl Heron et de Blanc Shasta.

Proposée à moins de 7 000  $\[mathbb{e}$  là où la Shadow Spirit coûtait plus de 8 000  $\[mathbb{e}$ , et où le prix des cousines Harley se situe entre 7 800  $\[mathbb{e}$  et 8 700  $\[mathbb{e}$ , la Honda VT750S entre dans l'arène comme outsider. Ce positionnement devrait lui permettre d'améliorer largement le score de sa devancière en termes de ventes.

# BATEA Exception

# Northcoast

Constructeur: YACHTS NorthCoast, INC (NCY)

Design du yacht : NCY / Fredrickson

Design d'intérieur : NCY Stephen Yadvish ; Adriel Design ; Fredrickson

Année de construction: 2011

# Un Méga-Yacht

38 mètres de longueur, 7<sup>1/2</sup> de large, un hébergement pour 11 personnes dans 5 cabines et 6 membres d'équipage en 3 cabines! Le Northcoast 125 est le dernier né de la firme américaine. Mesurant exactement 38,28 mètres de long pour 7,77 mètres de large, dont la maquette avait mesuré près de 2 mètres, le N125 de Northcoast est entièrement construit en composite FRP; une fibre de verre renforcée.

L'équipe Northcoast dirigée par Paul Fredrickson a tout prévu afin que ce yacht de 38 mètres propose un hébergement pour 11 personnes dans 5 cabines et 6 membres d'équipage en 3 cabines.

Le pont principal dispose d'un arrière grand salon et salle à manger avec bar, évier, machine à glaçons et réfrigérateur. Une porte arrière en verre s'ouvre sur un hall d'accueil qui mène à une extension de l'espace salle à manger.

Un intérieur abondant créé par de larges fenêtres latérales, des meubles avec dispositifs d'ouverture sécurisés et une hauteur sous le plafond de 2,74 mètres dans la zone lounge. Le salon est doté d'un écran 60 pouces, d'un canapé ultra confortable, des fauteuils







individuels et une multitude d'espaces de rangements tout le long des fenêtres. L'ambiance générale est accompagnée d'un système de son stéréo Surround. La cuisine est entièrement équipée d'appareils Wolfe, SubZero et General Electrics en plus des vastes espaces de rangements et un spacieux plan de travail.

La suite principale logée sur le pont principal, dispose d'une conception unique, éclairée par d'immenses lucarnes qui offrent une vue panoramique, elle surplombe une salle de bain légèrement abaissée par rapport au niveau du lit.

L'ensemble combiné dans un esprit classique avec quelques touches de style contemporain. Le bar et la salle à manger ouverts les uns aux autres, la timonerie a été placée sur la terrasse en face du grill bar, sur le même pont le jacuzzi qui surplombe l'océan pour de purs moments d'évasion.

Le pont inférieur est accessible par un escalier dans la zone tribord du pont principal et se termine au milieu de l'espace pour les invités. Au fond du couloir, deux cabines invités avec lits Queen size et grandes salles de bains. Dans la zone centrale, une laverie équipée de laveuse et sécheuse à bâbord ainsi qu'une chambre froide avec réfrigérateur et congélateur à tribord. A l'arrière se trouvent deux cabines invités, la première à bâbord avec un lit Queen et la seconde à tribord avec deux lits jumeaux et une couchette Pullman. Les deux cabines arrière ont des salles de bain privées.

La partie arrière du pont inférieur est indépendante avec 3 cabines consacrées à l'équipage ; un salon une buanderie et une petite cuisine. A tribord deux cabines doubles avec une salle de bain. Côté bâbord une cabine couchette avec lit Queen avec une salle de bain mitoyenne. La salle des machines est accessible via la zone de l'équipage et se trouve au milieu du navire.

Prenons l'escalier qui mène au dernier pont. La timonerie y est surélevée et dotée des dernières fonctionnalités en matière d'équipement de navigation. Aussi elle a été conçue afin d'offrir une large console équipée de moniteurs à écran rabattables en douceur.

La terrasse est accessible depuis la cabine de pilotage et à partir d'un escalier à l'arrière du pont prin-







### Données techniques

Longueur totale : 38.28m • Longueur à la flottaison : 33.52m • Largeur : 7.77m • Maquette : 1.9m • Matériau de la coque : Composite FRP • Matériau de la structure : Composite FRP • Moteurs : 2 x 1925 MHP Caterpillar C32 ACERT • Vitesse : 22 nœuds (estimation) • Réserves de carburant • Diesel : 28770 litres (Approx.) • Réserves de carburant Essence : 227 litres (Approx.) • Réserves d'huile : 378 litres (Approx.) • Réservoir d'huile usée : 378 litres (Approx.) • Réservoir d'huile de lubrification : 378 litres (Approx.) • Réservoir d'huile de lubrification : 378 litres (Approx.) • Réservoir d'huile de lubrification : 378 litres (Approx.) • Réservoir d'huile de direction : 190 litres (Approx.) • Réservoir d'eau potable : 3785 litres (Approx.) • n acier inoxydable • Réservoir d'eaux usées : 1420 litres (Approx.) en fibre de verre • Réservoir d'équipage : 190 litres (Approx.) en polyéthylène

cipal. Dans la partie avant de la terrasse, un poste de contrôle enveloppé de généreux sièges de chaque côté. A tribord, quelques marches séparent un grand jacuzzi du poste de pilotage. A bâbord, un bar avec barbecue, évier, machine à glaçons et réfrigérateur. En face du jacuzzi et du bar se trouvent des matelas pour s'allonger et dorer au soleil.

A l'extrême arrière du yacht, plus bas que le solarium, un espace est réservé pour accueillir jet-ski zodiac et autres engins de glisse.

Le Northcoast 125 est estimé à plus de 20 millions de dollars.

# BATEA Nouveauté

Jeanneau

Constructeur: Jeanneau Prestige Architectes: Garroni Design / J&J Design J. F. de Premorel Concept



# Contraint au sans faute

### Pari stylistique gagné

Afin de devenir une référence sur son marché, le Prestige 350 innove fortement devenant ainsi le premier modèle Flybridge propulsé par un moteur mixte. Il s'approprie le nouveau style haut de gamme issu du célèbre Prestige 60. Ce nouveau style est donc introduit sur les nouveaux modèles et par extension sur toute la seconde génération Prestige. Le Prestige 350 adopte donc un nouveau look extérieur bien affirmé ; ligne de pontage élevée, vitrages élancés, fly de grande taille dominé par un arceau arrière, un intérieur basé sur de nouveaux matériaux aux couleurs plus contrastées, une nouvelle peinture de tableau de bord, de l'ébénisterie haut de gamme, formes plus épurées et lignes plus tendues.

### Les aménagements confortables typés Prestige

Dans la lignée des Prestige, les points clé du confort à bord sont une excellente ergonomie rendant la circulation à bord aisée, un intérieur très lumineux, des volumes importants et un flybridge surdimensionné. A ces critères, la Prestige 350 ajoute une très belle cabine propriétaire avec vue sur mer, une seconde cabine particulièrement confortable, une salle d'eau avec son espace douche distinct, une cuisine complète, un salon en vis-à-vis très spacieux et un aménagement de flybridge surprenant. Le Prestige 350 est conçu pour héberger jusqu'à 6



Pour concevoir ce nouveau Prestige 350, point d'entrée de la nouvelle gamme Prestige « Génération 2 », le chantier naval Jeanneau, toujours associé au designer GARRONI, était contraint au sans faute : « Cette nouvelle unité se doit de concentrer tout le savoir faire de la marque.»



personnes ; une cabine pour deux personnes avec grand lit, une deuxième cabine avec deux couchettes séparées, en plus d'une possibilité de transformer le salon en forme de C en une couchette double supplémentaire. Une kitchenette sur le pont principal complète l'aménagement intérieur.

### La motorisation Stern drive

Sur cette dimension de bateau, la motorisation Stern drive offre un rendement incomparable. Il est donc évident d'offrir la motorisation la plus performante et la plus économique sur la dernière née des Prestige. Par ailleurs, l'évolution de l'utilisation de ce type et de cette dimension de bateau en croisière pousse à toujours pouvoir naviguer à volonté dans très peu d'eau, ce qui correspond parfaitement aux transmissions Stern drive.

Le Prestige sera également alimenté par deux moteurs mixtes dont le constructeur revendique une économie d'énergie de 30% qui fait du Prestige 350 le plus petit fly cruiser à moteur.

Tout cet ensemble d'innovations et de détails bien soignés donnent à cette vedette un esprit très tendance où savoir-faire rime avec design. Ce bateau, qui dépasse largement ses prédécesseurs les Prestige 32 et Prestige 36, n'a pas encore commencé à faire parler de lui que nous y sommes déjà accro.

**Lexique** Flybridge: le plus haut pont de navigation sur un bateau, un petit pont souvent ouvert au-dessus de la timonerie • Timonerie: Partie couverte d'un navire où sont abrités les instruments de navigations • Bâbord: Côté gauche d'un navire quand on regarde vers l'avant • Tribord: Côté droit du navire quand on regarde vers l'avant.



Prix indicatif: à partir de 238.000 Euros TTC (sortie chantier naval)

### Données techniques

Longueur Longueur hors tout : 10,80 m • Longueur de coque : 9,88 m • Largeur : 3,75 m • Poids : 6500 Kg • Transmission : In-board •Capacité carburant : 640 l • Capacité eau : 320 l • Cabine(s) : 2 • Couchage(s) : 6 • Salle(s) d'eau : 1 • Motorisation (pilotage Joystick en option) : 2 x 220 CV VOLVO D3 Z-drive Dual Prop • Homologation : B8 C10 pers. (en cours d'homologation) • Garantie : 3 ans • Importation & Distribution : Réseau Prestige

L'Homme par Houria Zaghloul

# SPAet bien-être

# Spa Villa Blanca

Nouveau Spa à Casablanca, le spa **Villa Blanca** est devenu un rendez-vous clef avec soi-même. Etats des lieux d'une zénitude très adaptée à nos rythmes urbains.

Havre de paix... le cliché n'est pas loin et néanmoins réel. Près du littoral, la Villa Blanca Spa est un espace entièrement dévoué au bien-être et aux soins du corps, du visage, du mental, des nerfs en pelote, de notre surplus de toxines polluées, de notre état d'homo contemporanus aussi vaillant que vacillant. Le lieu volontairement blanc clinique évoque une modernité hygiénique rassurante et apaisante. Il joue parfaitement son rôle de décrochage avec le monde extérieur le temps d'un soin.

Dans la plus pure des traditions, la séance hammam et son forfait de cataplasme de rassoul et un massage aux huiles essentielles dotées de vertus aromathérapeutiques adaptées à chacun, sont des propositions phares du spa. Aux côtés de ce soin culte et désormais personnalisé, les massages relaxants aux huiles essentielles de lavande autorisent la détente des muscles et de l'esprit ainsi que le massage de la voute plantaire dit de réflexologie qui procure un rayonnement de bien-être dans tout le corps.



L'Homme

# MONTRES Breitling the new RANSOCEAN thronograph

CALIBER 01 - LIMITED EDITION

# Un envol de première classe

Un tout nouveau modèle Breitling s'avance sur la piste, prêt au décollage. Avec ses lignes modernes, son design épuré et ses détails raffinés, la Transocean reflète tout l'esprit de luxe et de prestige des plus beaux voyages au long cours. Dans son fuselage sobre et élancé, elle embarque un moteur hautes performances entièrement conçu et fabriqué dans les ateliers de Breitling. Pour fêter la naissance de ce futur classique, la marque au B ailé propose en avant-première une série spéciale Transocean Chronograph Limited, dotée d'un fond transparent dévoilant le Calibre Breitling 01 — sans aucun doute le meilleur mouvement chronographe de sa catégorie.

Dans les années 1950-1960, Breitling partage au plus près la formidable épopée de la conquête des airs. La célèbre Navitimer, lancée en 1952, s'impose rapidement comme la montre fétiche des pilotes et des passionnés d'aéronautique. La marque équipe de ses chronographes de bord les avions à hélices, puis les jets de nombreux constructeurs et compagnies aériennes, devenant le «fournisseur attitré de l'aviation mondiale». En 1958, profitant de la réputation d'excellence liée à ses instruments pour professionnels, Breitling lance un nouveau modèle baptisé Transocean. «Vous qui faites confiance aux grands «paquebots du ciel», fiez-vous de grand coeur à la Transocean. Car derrière chaque montre-bracelet Breitling, il y a l'expérience de l'aviation.» Antichoc, antimagnétique et super-étanche, ce modèle hautes performances se distingue également par son mouvement automatique de grande précision, certifié chronomètre. Avec son esthétique sobre et raffinée, il connaîtra rapidement un grand succès et accompagnera en beauté l'essor des voyages transatlantiques, à l'heure où les fameux Boeing 707, DC-8 et Caravelle - trois symboles de vitesse, de confort et de sécurité – achèveront de rapprocher un peu plus les continents.

### La nouvelle Transocean

Breitling rend hommage à ce modèle phare de son histoire en lançant une nouvelle collection inspirée, elle aussi, de l'esprit des grands voyages et des long-courriers de luxe. Si la Transocean d'aujourd'hui rappelle par son esthétique épurée les lignes des plus beaux chronographes classiques des années 1950- 1960, elle les réinterprète dans un style résolument contemporain. Le boîtier élégant se démarque par son design d'une parfaite sobriété, magnifié par une fine lunette lisse à profil biseauté et des cornes élancées épousant le poignet. Le grand art de la simplicité. Les poussoirs ronds à l'ancienne, clins d'oeil aux premiers poussoirs étanches, donnent une petite touche rétro – tandis que les grandes aiguilles rectilignes de type «bâton», soulignées de matière luminescente, jouent une note plus moderne. Fleuron de clarté et de lisibilité, le cadran s'orne de détails très soignés comme les index appliques, les compteurs finement creusés et «azurés» (décorés en spirale) et l'initiale B en or 18 ct qui fut pendant longtemps le symbole de la marque.

Côté coeur, la Transocean prend le départ avec un moteur d'exception, conçu lui aussi pour les plus longs voyages, en toute précision et en toute fiabilité: elle est équipée du Calibre 01, un mouvement de chronographe automatique hautes performances, entièrement conçu et fabriqué dans les ateliers de Breitling, et certifié chronomètre, comme tous les mouvements de la marque. Modèle de luxe discret, de bienfacture et de perfection technique, la nouvelle Transocean est de fabrication 100% suisse, à l'image de tous les chronographes et montres-instruments signés Breitling.

### Une édition limitée au luxe raffiné

En avant-première au lancement des modèles de série, Breitling propose aux collectionneurs et amateurs de montres qui feront date une série spéciale de ce nouveau chronographe de première classe. Fabriquée à 2000 exemplaires en acier et 200 en or rouge pour le monde entier, la Transocean Chronograph Limited est dotée d'un boîtier et d'une lunette polis, avec numéro individuel gravé sur le flanc de la carrure. Elle est disponible en deux variantes de cadrans — argent Mercury ou noir — avec bracelet cuir, crocodile ou acier tressé. Contrairement aux futurs modèles de série, équipés de fonds massifs, cette édition limitée étanche à 100 mètres possède un fond transparent permettant d'admirer le calibre chronographe 100% Breitling, avec sa roue à colonnes et son architecture inédite. Une fenêtre sur l'excellence.







L'Homme MONTRES par Sophia Mikou

# Rolex EXPLORER

L'Explorer de Rolex, comment pousser l'exploration, l'aventure humaine à son point le plus culminant... c'est en quelque sorte la devise qui définit le mieux le modèle Oyster Perpetuel Explorer... L'Explorer, c'est la montre qui nous conte l'histoire du besoin irrépressible pour l'homme de s'accomplir, de se dépasser, de se surpasser...

En mai 1953 lorsque Edmund Hillary et Tensing Norgay, véritables legendes humaines ont reussi à escalader le mont Everest, ils portaient à leurs poignets une Rolex Oyster Perpetual...l'explorer est née de ce fascinant chapitre de l'aventure humaine... elle porte donc en elle une symbolique forte.

Cette montre est un condensé de justesse des valeurs de persévérance, d'une créativite sans limites et de développements techniques considérables parfaitement correllés à la montre dont il est question.

Véritable icône parmi les montres, la nouvelle Oyster Perpetuel Explorer a une identité propre, taillée dans un bloc d'acier de 904L aux priorités d'anti corrosion exceptionnelles, elle affiche robutesse et longévité...

L'Explorer s'affirme à travers un boîtier légèrement élargi de 39 mm, offrant ainsi confort au porter et une dimension esthétique supplémentaire.

Le modèle Explorer, atteint de nouveaux sommets de précision, ce dernier est muni d'un mouvement mécanique à remontage automatique équipé du rotor perpétuel, du spiral parachrom et des amortisseurs de chocs paraflex. L'Explorer se positionne résolument en un instrument de la mesure du temps fiable et robuste.





### Données techniques

**Boitier** Diametre : 39 mm • materiau : acier 904L • lunette : fixe, lisse • couronne de remontoir : twinlock • glace : saphir • etancheite : 100 m

**Mouvement** Calibre : 3132 • automatique : rotor perpetual • oscillateur : frequence 4Hz • spiral parachrom avec courbe breguet amortisseurs de chocs paraflex • precision : certification chronometre par le COSC • reserve de marche : -48 h

**Cadran** Index: matiere luminescente chromalight • aiguilles: matiere luminescente chromalight

**Bracelet** Materiau : acier 904L • type : oyster • fermoir : oysterlock avec rallonge de confort easylink







Nespresso. What else?



**NESPRESSO**®

Le café corps et âme

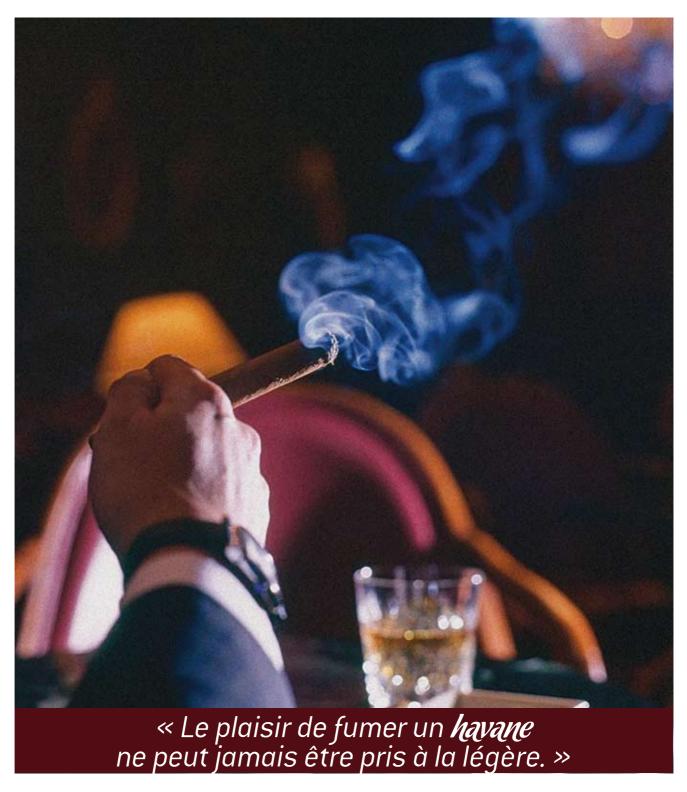
# In y a pas de fumée... sans Hahaures

Le plaisir contemplatif et unique de fumer un havane [oń devrait dire un Habano] ne peut jamais être pris à la légère. Même s'îl existe un groupe de privilégiés qui peuvent se procurer réqulièrement ce plaisir, cela ne veut pas dire qu'ils n'apprécient pas leur chance. Peu importe le nombre de cigares que l'on fume, on ne se lassĕ jamais de la perspective propre 'à un gentleman - ou à une dame d'extraire un havane de l'humidor. Doucement, on le palpe et l'on perçoit cette odeur merveilleuse 'avant de le décapiter tendrement et de l'allumer pour recevoir un impact agréable de saveur et d'arôme, alors qu'une ondoyante spirale de fumée bleue s'e dégagé lorsqu'il est au repos.

Lorsque Christophe Colomb arriva à Cuba en 1492, il rencontra des indigènes qui fumaient ce qu'il décrivit comme « des herbes parfumées ». Le mot aborigène pour nommer les cigares était « cohibas », roulés comme les cigares du même nom produits à Cuba. Pour les non initiés, il n'existe aucune différence entre l'odeur et la texture des différentes feuilles utilisées dans le processus ; mais pour les spécialistes que sont les torcedores, les subtilités entre feuilles sont infinies. Ils choisissent rapidement et avec dextérité ces feuilles qui donneront corps à chaque partie du cigare, que ce soit la tripe, la sous cape ou la cape, et savent exactement comment compresser ou étirer ce mélange secret, qui donnera le divin résultat final.

« Fumer une cigarette équivaut à avoir des rapports sexuels ; fumer un havane équivaut à faire l'amour. » Jeremy Irons, 2005

Avant la Révolution, on recensait un grand nombre de marques de cigares à Cuba, pour la plupart produites dans de petites fermes de la Vuelta Abajo, la région de la province de Pinar del Río, à l'ouest de l'île, où l'on cultive le meilleur tabac au monde. Cette multiplicité de marques est avalisée par les fabuleuses archives de « vistas » (images au graphisme élaboré) de la Bibliothèque nationale et, en particulier, par les bagues, qui constituent de fascinants documents d'histoire sociale du pays. Elles étaient fabriquées à la demande pour les principales personnalités de La Havane, à savoir hommes politiques, maffioso, visiteurs et célébrités du moment. La « vitolphilie » - collection de vistas et de bagues - réunit de nombreux amateurs qui entretiennent des rapports entre



eux dans l'espoir de perfectionner leurs collections, mais aussi de faire revivre cette histoire à travers l'image du cigare.

Nombre des étiquettes portent des images de Cubaines superbes dans des poses langoureuses. Au XIXe siècle, les maris enfermaient leurs épouses à l'intérieur des maisons comme s'il s'agissait de trésors précieux que personne d'autre ne pouvait contempler. Cependant, certaines Havanaises fumaient des « puritos » et utilisaient une sorte de pinces pour ne pas salir les robes en soie.

De nos jours, les Havanaises fument en général des

cigarettes mais sont capables d'apprécier les étrangères utilisant un bon cigare comme accessoire dans les soirées distinguées. Actuellement à Cuba, fumer des havanes semble être l'apanage exclusif des hommes, notamment des plus âgés dont la santé ne semble pas pour autant être compromise. Nous en voulons pour preuve les visages satisfaits — couverts de rides et burinés par le soleil — qui font tourner entre leurs gencives édentées les restes de ce qui a dû être un cigare. Ce qui rapproche tous les fumeurs de cigares c'est leur passion pour le havane. Ainsi donc, choisissez soigneusement votre cigare et fumez-le avec le respect qu'il mérite.

L'Homme

# ACCESSOIRES

# A United A La Contraction de l

Classiques, trendy, sportifs...
panoplie d'accessoires pour LUI,
triés sur le volet...de quoi trouver chaussure
à son pied... mais pas seulement
l'essentiel de la mode masculine
de l'automne hiver 2010-2011 retranscrit
sous forme de compositions d'images
qui interpellent et donnent envie...
Mais pour commencer,
une page dédiée à ELLE,
comment la surprendre, l'étonner, la séduire,
la chouchouter avec de petites attentions
ou encore des cadeaux démesurés
en mode «too much»...



# Etonnez la !

Pochette argentée 6800 dh chez **Shopping Shop**Escarpins vernis Christian Louboutin 6460 dh chez **Studio 14**Bague en or blanc, diamants et pierre bleue chez **Tamengo**Gants Bottega Venetta en cuir tressé 3300 dh chez **Studio 14**Macarons en couleurs chez **Fauchon** 



**L'homme sport, aventurier, fan de longue distance.** Espadrilles marron 1295 dh Ceinture 895 dh Parfum Fuel for love 749 dh Lunettes 1600 dh le tout chez **Diesel** Portefeuille en cuir 429 dh Ceinture marron 569 dh les deux chez **Cortefiel homme** Chapeau en chevron CP Compagny 900 dh chez **Effervescence** 



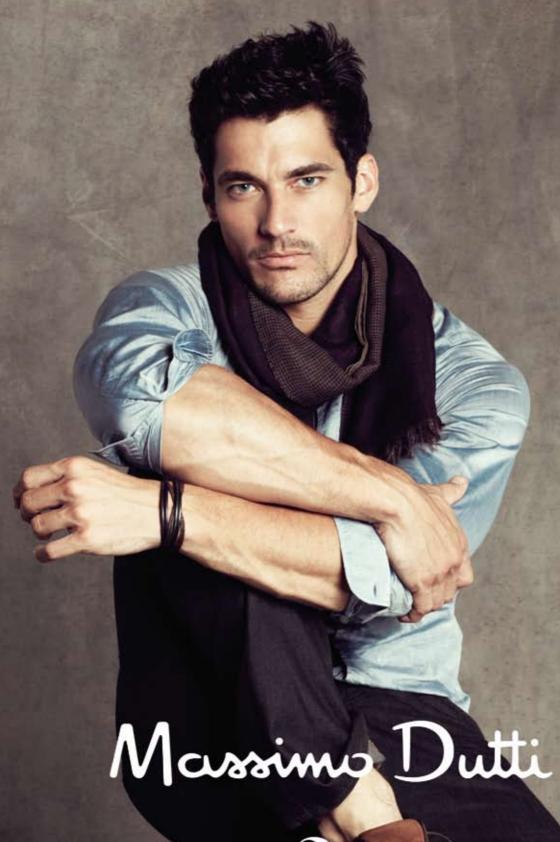
51.3N



51.3N

dunhillfragrances.com henry cavill for alfred dunhill

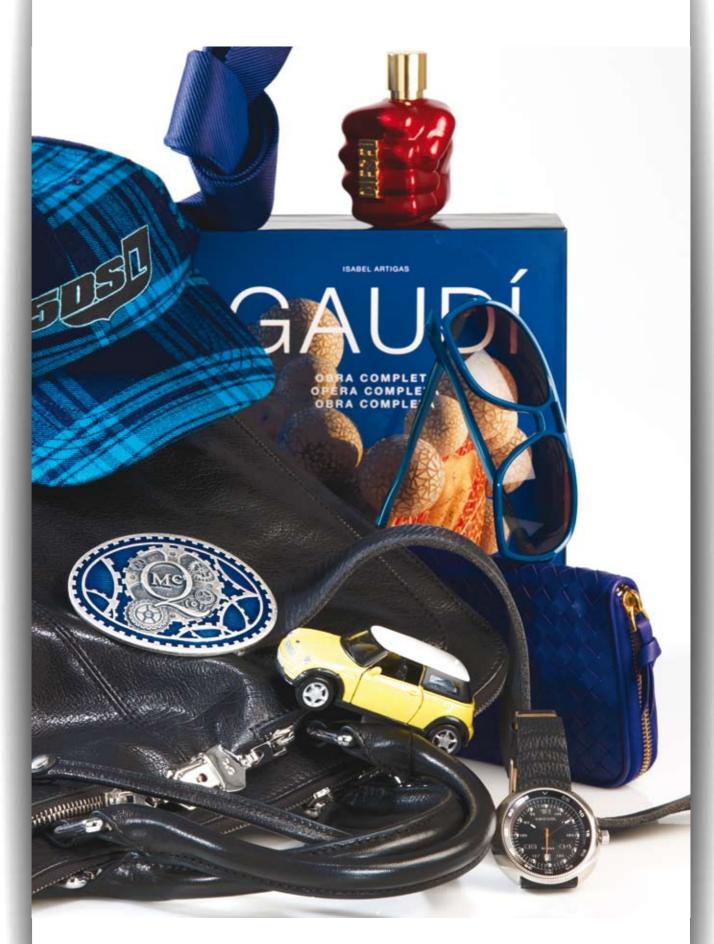
THE NEW FRESH FRAGRANCE FOR GENTLEMEN





www.massimodutti.com

18, BD EL MASSIRA EL KHADRA / CASABLANCA / MAROC / TÉL.: 05 22 39 32 95



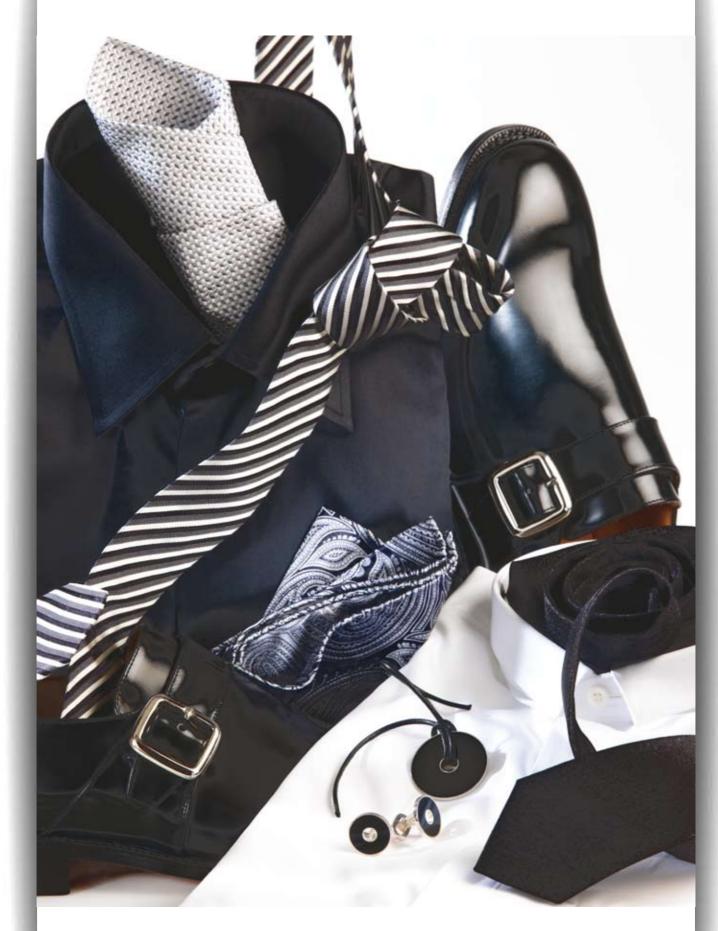
**L'homme trendy, colore, fashion...**Casquette 299 dh, parfum 749 dh, montre 1750 dh, lunettes 1470 dh chez **Diesel**Cravate 359 dh chez **Cortefiel homme** 

Ceinture Alexander Mc Queen 2100 dh, sac D&G en cuir 4500 dh, chez **Effervescence** Portefeuille pour elle Bottega Venetta 5760 dh chez **Studio 14**Gaudi par Isabel Artigas opera complet.



# L'homme intello, branche psycho et pnl...

Chemise à carreaux 1250 dh
Lunettes 1900 dh
Tee shirt 279 dh
Montre 1750 dh le tout chez **Diesel**Baskets D&G 4000 dh chez **Effervescence**Pull rouge 709 dh chez **Cortefiel**Livre « le plaisir de vivre» par Anne Ancelin Schützenberg sur commande au **Carrefour des livres** 



# **L'homme dandy, classique, raffiné, élégant** Chemise blanche Neil Bareitt 4350 dh

Cravate Cornelliani 1050 dh Chaussures Church 6460 dh Pochettes 900 dh et 930 dh le tout chez **Studio 14 homme** Chemise noire Neil Bareitt 3200 dh Papillon Neil Bareitt 1100 dh les deux chez **Effervescence** Pendentif et boutons de manchette Dinh Van chez **Tamengo** 

# TENDANCES



# Unefois en Core Boss by Hugo Boss

Mc Laren prolonge avec Hugo Boss, renouvelant ainsi sa confiance à travers un accord qui dure depuis le début des années 80.

La marque de vêtements a été et reste donc le partenaire par excellence qui a suivi Mac Laren pendant ses années les plus victorieuses, partageant et contribuant aux triomphes des pilotes de légendes comme Nikki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna, Lewis Hamilton, Mika Hakkinen...

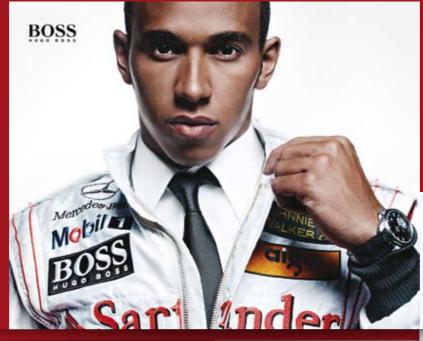
Pour l'heure, c est au tour de Lewis Hamilton et Jenson Button d'être classieux sur les podiums de f1 et en ville! Les deux pilotes de l'écurie pourront étaler raffinement et élégance...signée Hugo Boss.

Au programme, séance photos pour la collection boss black automne hiver 2010 et une garde robe bien choisie...Quand la mode et l'univers automobile se mixe a merveille...chapeau bas!













L'Homme par Walid Benslimane

# SPOR d'Élite

# POLO

Le polo tirerait son nom du mot tibétain « pullu », nom du bois dans lequel se faisaient les maillets. Comme beaucoup de sports équestres, le polo est un jeu militaire à l'origine. Au fil des ans, il est vite devenu un sport de gentlemen aisés. Pourquoi son nom dérive de la langue tibétaine, tout simplement du fait que le premier club de polo dans l'histoire de ce sport, a été fondé à Silchar.

Le Silchar, cet état d'Inde profonde pas loin du Bangladesh aux pieds de l'Himalaya, peuplé par plusieurs minorités tribales dont les Nagas.

### Un petit cours d'histoire!

Le polo est un sport équestre qui serait né à Babylone en Mésopotamie vers 2500 avant J-C. Il été introduit en Inde par les Perses 500 ans avant JC. De là, le polo est arrivé en Occident par les officiers anglais qui le pratiquaient à la cour du Maharadjah. Sport élitiste déjà à l'époque, il est aussi rapporté que les rois et reines d'Asie jouaient au polo au sein de la cour royale.

Au milieu du XIXème siècle, vers 1859, c'est au tour des Britanniques de reprendre le flambeau et fondèrent le premier club de polo.

Ainsi, les premiers terrains de polo ont fait leur apparition en Angleterre vers 1875.

Au XIXe siècle, ce sport fut introduit en Amérique par les colons britanniques. Le club de Hurlingham de Londres, en édicte le premier règlement.

### Le cheval de polo

Le cheval de polo est relativement petit. Il mesure entre 1m50 et 1m60. Il doit être à la fois endurant et très rapide. Il est entraîné à virer très court et à rester calme quelles que soient les contorsions de son cavalier. Le dressage d'un cheval de polo prend beaucoup de temps. On le commence généralement vers l'âge de 3 ans et le cheval n'est prêt à entrer efficacement sur le terrain que vers 6 ans.

Les meilleurs chevaux de polo sont des chevaux argentins, dont les ancêtres sont un croisement de criollos et de pur-sang anglais. Ces chevaux sont les descendants de chevaux abandonnés dans la pampa par les conquistadors espagnols au 16ème siècle (Pampa: plaines fertiles recouvertes d'herbes et dépour-

vues d'arbres). Obligés de s'adapter aux conditions de vie de la Pampa, la taille des chevaux s'est réduite et ils sont devenus rustiques et forts.

Ils sont d'une maniabilité extraordinaire, capables d'effectuer des changements de direction à 360°! Ils peuvent effectuer des démarrages fulgurants, sont capables de passer directement du pas à un galop rapide, de changer de pied alors qu'ils sont lancés à vive allure et de s'arrêter pile sur un simple signe de leurs cavaliers

## Le dressage du cheval de polo

1re étape, le débourrage : les poulains de 2 ans doivent être habitués à rester attachés jusqu'à 2.5 ans, âge ou commence le dressage. Au début le dresseur tire sur la bouche grâce à une lanière de cuir attachée autour de la mâchoire inférieure. Un poulain docile sera monté de suite sinon il est tiré vers le bas par cette lanière jusqu'à qu'il cède. Chaque cheval a six mois de travail réel entrecoupé de phases de repos.

2e étape, le dressage initial : le dresseur seconde le joueur de polo. Son travailconsiste à préparer les chevaux pour apprendre à jouer au polo. Le jeune cheval est éduqué par le joueur pour être aux ordres pour galoper, s'arrêter rapidement, tourner sur place. Une fois ces actions bien assimilées, il commence à apprendre à jouer au polo.

3º étape, le dressage spécifique : la désensibilisation au maillet, habituant le cheval aux mouvements de balance puis à la frappe de la balle au pas. Une fois cette crainte du maillet passée, le joueur frappe la balle tout seul au pas puis au galop. Commencent ensuite des petits jeux avec d'autres chevaux pour apprendre au cheval à galoper en groupe, à accepter le contact et à suivre la balle. A 4 ou 5 ans un cheval peut entamer sa carrière de polo avec un meilleur potentiel physique et mental.

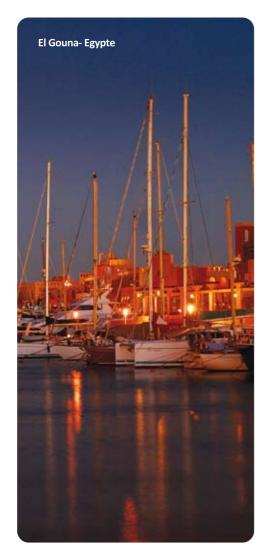
# La pratique du polo

La pelouse du terrain doit être très rase. La longueur du terrain doit être égale à 275 mètres pour une largeur de 145 mètres. De part et d'autre de chaque largeur du rectangle, on place 2 poteaux distants de 7,5 m; ce sont les buts. Deux équipes de 4 cavaliers s'affrontent avec l'objectif d'envoyer la balle dans les buts adverses. Chaque cheval peut jouer au maximum 2 périodes non consécutives par jour, ce qui oblige les équipes à disposer de plusieurs chevaux.

Du point de vue équipements, pour jouer au polo il faut disposer d'une balle de 8,5cm de diamètre et qui pèse 130g était à l'origine dans un bois dur. Elle est maintenant en résine synthétique. Les joueurs jouent avec des maillets destinés à frapper dans la balle; c'est une sorte de marteau de bois au bout d'un manche de 1m30 en bambou ou en carbone. La tête du maillet effectue un angle de 75° avec le manche pour lui permettre de rester parallèle au sol lors de la frappe. Le polo se joue à la main droite; l'usage de la gauche y est interdit.

Rien ne doit être laissé au hasard, surtout du point de vue sécurité: les protections du cavalier sont des genouillères, un casque équipé d'une grille de protection tandis que les protections du cheval sont des bandes sur les jambes et des cloches sur les sabots. La crinière du cheval est toujours tondue et la queue tressée (afin d'éviter qu'elle se prenne dans les mains du cavalier ou dans le maillet).

# Le Créateur d'El Gouna et de 18 autres projets lance Chbika Marina au Maroc











# **Chbika Marina**

Première ville touristique intégrée au Maroc

Dans un havre de paix entre océan et désert, la marina de Chbika a été conçue comme un écrin naturel pour recevoir votre bateau et vous offrir un cadre de vie et de confort digne des meilleures marinas du monde.

Tout droit sorti de l'imagination d'un groupe de grands architectes passionnés par la mer et le grand large qui, pour la première fois, ont collaboré ensemble pour réaliser en harmonie des villas signées, des appartements et des riads exceptionnels.

Et il ne pouvait en être autrement car à Chbika tout a été pensé pour être une exception...à lieu d'exception, marina d'exception.

Chbika, Embraced by Nature.





- Un port de plaisance 5 étoiles
- 8 hôtels offrant 2 500 chambres
- 1 851 unités résidentielles
- Un parcours de golf 18 trous de niveau international
- Une médina
- Un centre de congrès, des loisirs, des commerces et un centre sportif
- Une communauté de vie : hôtels, bars, restaurants, boutiques, centre médical

chbika.info@chbika-dev.ma www.chbika.ma www.orascomdh.com

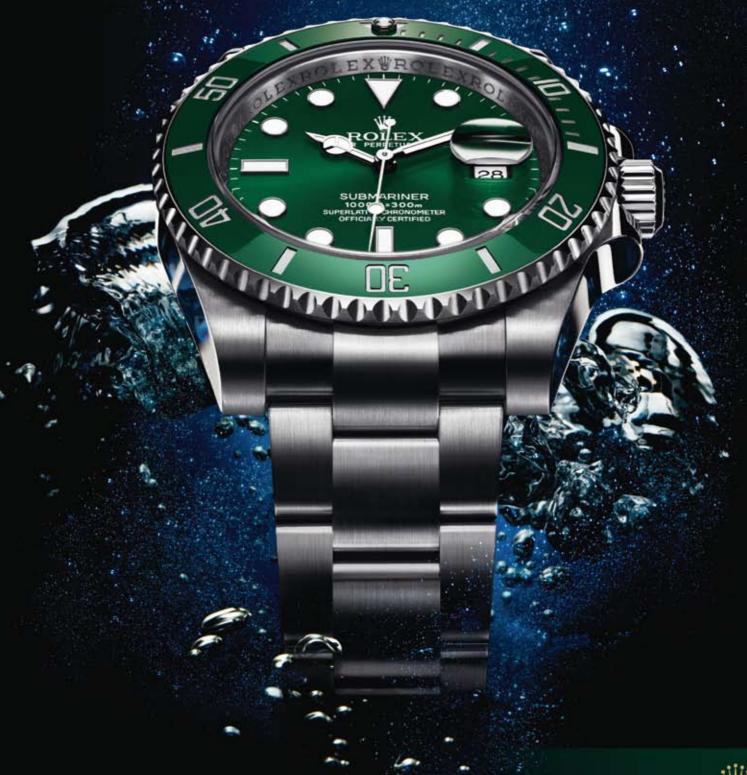
Tél.: 05 22 543 543



# MONTRE DU PLONGEUR

Aucune autre montre n'est conçue comme une Rolex. En 1953, année de son lancement, la Submariner fut la première montre étanche jusqu'à 100 mètres. Perfectionnée par la suite, elle peut désormais plonger jusqu'à 300 mètres, grâce à la remarquable couronne de remontoir Triplock, un ingénieux, système breveté à triple étanchéité. D'un diamètre de 40 mm, la nouvelle Submaprier est ici présentée en acier 904L avec une lunette munie d'un disque Cerachrom vert.

# LA SUBMARINER







### Le match de polo

Sport stratégique et fair-play par excellence, il exige un sens tactique, d'anticipation des actions et de bonnes techniques de frappe.

- De 4 à 8 périodes de 7mn30 entrecoupées de pauses de 3mn.
- Chaque période est signalée par une cloche.
- L'arbitre, à cheval lui aussi, est habillé en noir rayé blanc
- Comme dans tous les sports, au polo aussi il y a des fautes qui sont sanctionnées par des coups-francs.
- Après chaque but les équipes changent de côté.
- On peut marquer un adversaire épaule contre épaule (comme au football par exemple) et tenter d'accrocher son maillet pour l'empêcher de frapper la balle. Par contre, il est interdit de lui couper sa trajectoire.

## Fédération internationale de polo (FIP)

Fondée en 1983

Nombre de membres : 83 pays

Président : Eduardo J Huergo (Argentine) Siège : Beverly Hills en Californie J0 : 1900, 1908, 1920, 1924 et 1936. Champion du monde en titre : CHILI

### Le Polo au Maroc

- Président de la fédération : Général Mimoun Mansouri
- Siège de la Fédération Royale Marocaine de Polo : Rabat Souissi, 1
- 1 équipe de Polo au Maroc, constituée par la Garde Royale.
- Nombre de joueurs : 22

Le Maroc, contre tous préjugés, est très actif dans un sport inconnu au royaume du football. En 2006, la première édition du Trophée International Mohammed VI de Polo fut remportée par l'équipe de la Garde Royale qui s'était imposée en finale face à l'Espagne (6-4) Trois ans plus tard, et pour sa 2ème édition, le Trophée International Mohammed VI de Polo ne change pas de main puisque c'est encore une fois la Garde Royale qui s'adjuge le titre au terme d'un match dominé par les marocains au détriment de leurs homoloques américains.

Les Résultats enregistrés lors de cette édition 2009 : 1<sup>re</sup> journée : MAROC 11 – FRANCE 5 ; USA 8 – NIGERIA 6

# « There is something about the outside of a horse that is good for the inside of a man. »

Winston Churchill

2º journée: MAROC 9 – NIGERIA 4; USA 4 – FRANCE 7 La finale 2009 opposa le Maroc aux USA. Les Marocains ont dominé les deux premières périodes (5-0). La 3ème période a connu un réveil des Américains qui ont réussi à marquer 3 buts avant de sombrer, poussés dans leurs retranchements durant le dernier quart-temps. Score final: MAROC 8 – USA 3.

En 2010, à Buenos Aires, l'équipe nationale de polo est allée remporter la Coupe Internationale de l'Ambassade du Royaume en Argentine. La sélection marocaine s'est adjugée le titre de cette compétition après avoir battu ses homologues des Etats-Unis en demi-finales (7-5) et d'Argentine en finale (8-6).

Notons que durant son séjour à Buenos Aires, notre équipe nationale, composée de cavaliers de la Garde Royale et de l'Ecole Royale de Cavalerie, a suivi un stage de perfectionnement sous la direction technique de l'entraîneur argentin Santiago Novillo Astrada, ponctué de plusieurs matchs amicaux.

Lifestyle par Houria Zaghloul

# GASTRONOMIE

# 2 Conderna

C'est **le** restaurant de haute gastronomie italienne de Casablanca. Entre une carte des mets ad hoc et un design particulièrement brandé, la « Scuderia » est un lieu de dévotion au luxe italien.

L'enseigne dit tout ou presque. Le restaurant Scuderia est un hymne à la maison Ferrari mais également à l'Italie dans son versant luxe: qastronomie, automobile, yachting, cinéma et mode... Un concept marketing clairement calé et réalisé avec le cabinet Antoine Van Doorne où l'Italie s'incarne en «Brand» déclinées avec une centaine de couverts sur 400 m2. Partant du constat de l'absence d'un restaurant gastronomique italien à Casablanca, les associés ont décidé de fermer le restaurant adoré des noctambules le « Thaï Garden » pour créer le « Scuderia » qui, aujourd'hui, draine une clientèle plus active et davantage friande de l'heure du déjeuner. Que certains aient leurs habitudes quotidiennes n'étonnera quère pour ce genre de lieu. Les 400 m2 divisés en 4 salles habilement décorées en rapport avec leur petit nom soit la salle Ferrari, rouge et noir comme il se doit avec des chaises bacquet rappelant celles des voitures, la salle Prada sobre et beige, la salle Dolce & Gabbana toute de noir et de doré et la grande salle Gucci plus classique et aérée provoquent une agréable circulation où les espaces jouent et se renvoient des codes fashion entre eux. Les espaces séparés par la rupture des rythmes s'emboitent dans un bel ensemble cohérent à l'œil où le point d'orque du mur de photographies noir et blanc des femmes et hommes les plus illustres d'Italie le dispute au moteur Ferrari 575 qui accueillent les clients.

Mais pourquoi « Scuderia » en enseigne et non pas, « Prada », à titre d'exemple ? Si le luxe italien, toujours en croissance, a su tirer son épingle du jeu en pleine crise financière c'est qu'outre un savoir-faire technique datant historiquement du Moyen-Age ainsi qu'une approche globale des métiers (des ateliers aux stratégies marketing), certaines références traversent les décennies. La Scuderia Ferrari sonnent encore comme des mots de légende : élégance, excellence et beauté du mythe Ferrari réson-

nent et donnent le tempo lorsqu'il s'agit d'évoquer l'Italie haut de gamme, : « Notre restaurant est destiné à une clientèle haut de gamme et sportive. La Scuderia se veut incarner, et par ses plats et par son chef, une image chic et jeune. Notre chef Flavio, en l'occurrence, est le meilleur chef italien au Maroc. Il sait mêler son savoir faire avec la fraîcheur des produits du jour et possède l'art de recevoir avec un cachet du sud fortement apprécié au Maroc », affirme Fahd Elyazdi. Quels sont les plats phare du Scuderia? « Tous! ( rires). La mozarella buffala, cassonette de poulpes sont actuellement très demandées mais les parppadelle aux cèpes, le risotto gorganzolla et la tagliata avec son cœur de rumsteack couché sur un nid de pommes de terre sont tout aussi délicieuses! », affirme Fahd Elyazidi. Une carte de mets de haute gastronomie italienne répond-elle aux exigences light d'une clientèle jeune et sportive ? Jongler entre les différentes propositions de la carte carpaccio de poulpe ou de bœuf ainsi qu'un poisson ou encore, une entrecôte demandé grillés permet avec facilité d'éviter les écueils d'une gastronomie traditionnellement aussi succulente que riche. A ne pas louper, en exclusivité à la Scuderia: le vin mousseux Ferrari soit un véritable « champagne » italien dont la finesse est égale à celles des crus français et qui mérite un aparté curieux des papilles.

Dans une logique de développement du groupe qui englobe le «Art 's Club», le restaurant «Scuderia», un point de vente service traiteur de produits italiens va ouvrir ses portes, dès le début de l'année 2011: pizzas, bar à salades, sandwichs italiens, produits italiens tels que huile d'olive et jambons seront au rendez-vous.





# TAGLIATELLES AUX CÈPES:

Ingrédients 1 paquet de tagliatelles de 400 Gr (barilla ou Di Cecco) 2 cuillères à soupe d'huile d'olive 3 gousses d'ail 1 noisette de beurre 70 g de cèpes sèches réhydratées 1 pincée de sel

# 4 c à s de crème fraiche 5 pièces de tomates cerises Parmesan

Préparation

Chauffer dans une poêle l'huile d'olive, l'ail et les tomates cerises. Ajouter les cèpes réhydratées et l'eau dans laquelle elles ont été réhydratées. Une fois l'eau évaporée, rajouter une noisette de beurre, le sel et la crème.

Faites réduire et introduire les pâtes cuites au préalable (6 mn de cuisson); faites les sauter dans la poêle avec du parmesan. Dressez et bon appétit









Lifestyle par Walid Benslimane

# MMOBILIER

# ALIFA PLAGE LIGITATION OF THE PROPERTY OF THE

# CBRE - INVERAVANTE

Anfa Place Living Resort (APLR) est un site urbain multifonctionnel, touristique et de loisirs au cœur de la côte casablancaise, en plein Boulevard de La Corniche. Il s'étend sur une superficie d'environ 93 000 m², appelé à devenir un point de repère dans la ville et combine à la perfection tourisme, complexe résidentiel, finances, commerce, loisirs et restauration. APLR applique les valeurs de ses concepteurs et promoteurs, le prestigieux cabinet d'architecture Foster+Partners, ainsi que de la Corporation Inveravante.

SITUATION

Anfa Place Living Resort est situé sur un site privilégié de Casablanca réalisé à travers la société Anfa Plage S.A (pour mémoire la célèbre piscine Anfa Plage), en front de mer, à deux pas du centre historique, sur le Boulevard de La Corniche, l'un des principaux et des plus prestigieux boulevards de la ville.

Construit sur une zone résidentielle consolidée et de grande qualité, ce Resort est complètement ouvert sur ses environnements immédiats; d'une part la ville de Casablanca par le boulevard de la corniche qui longe le projet permettant ainsi, aussi bien, aux automobilistes, à travers, des rampes d'accès aux parkings, qu'aux piétons, à travers des terrasses jardinées, d'accéder au projet en toute fluidité; et d'autre part, la mer, véritable attrait du projet, sur laquelle, celui-ci est totalement ouvert, offrant ainsi aussi bien aux résidents, qu'aux visiteurs un accès direct à la plage et une vue imprenable sur l'océan.

Toutes les composantes sont harmonieusement disposées de manière à procurer au site le meilleur équilibre possible. Sa situation au cœur de la ville et à proximité de la mer, feront du Resort un espace pensé pour servir le confort de tous les clients, avec



des matériaux et des techniques de construction utilisés pour la première fois au Maroc permettant des isolations phoniques et thermiques optimums. Enfin, pour couronner le tout, ce complexe s'est doté de terrasses qu'il procure à travers ses toits, cellesci permettront aux casablancais de mieux apprécier leur baie puisque le projet les rapprochera plus de la mer à travers des accès piétons directement à partir de la corniche. Anfa Place constituera un noyau commercial et touristique dynamique de référence à Casablanca.

Situé dans une ville stratégique, Casablanca, capitale économique et financière du Royaume, ouverte vers l'Europe. Anfa Place Living Resort est innovateur dans son approche en tant que projet intégral

# **IMMOBILIER**

touristique, immobilier et de loisirs situé en bord de mer qui garde malgré tout un caractère urbain. Il est générateur de richesses et représente un impact économique et social significatif. Projet respectueux de l'environnement, il a été intégré dans une zone consolidée où nul ne pensait voir naître un jour un tel édifice.

# Le projet et ses valeurs

Conçu par Foster+Partners, l'un des cabinets d'architectes les plus prestigieux au monde, auteur de projets emblématiques à Londres, Berlin, Madrid, Barcelone & Qatar (voir encadrés)

Il s'agit d'un projet de la Corporation Inveravante, qui jouit d'une grande expérience en développements immobiliers sur le plan international, et plus au Maroc, et présidée par Manuel Jove Capellán, l'un et l'une des références internationales pour des solutions durables et efficaces.

Commercialisé par CB Richard Ellis Maroc, une autre référence internationale dans le conseil immobilier, de cabinet doté d'une grande expérience dans la commercialisation de projets de grande envergure ; CBRE Inc. a été classé par « Newsweek ; Los Angeles - Californie du 20 Octobre 2010» en 30ème position parmi les 500 sociétés américaines les plus écologiques. La firme est classée n°1 dans le secteur des services financiers

Anfa Place Living Resort est tout simplement le premier resort urbain du pays. La renommée de Norman Foster, son concepteur et ses différentes expériences à travers le monde pour des projets similaires, font que son rendu final a été à la hauteur d'une métropole comme Casablanca. Le projet permettra de créer un nouvel espace de vie conjuguant fonctionnalité et modernité dans la magnifique corniche de la ville.

Il contribuera également à faire évoluer aussi bien quantitativement que qualitativement la capacité d'hébergement hôtelière, para-hôtelière et résidentielle de Casablanca et bien évidemment de contribuer au développement socio-économique de la métropole avec notamment la création de plusieurs centaines d'emplois aussi bien pendant les phases de réalisation que d'exploitation.





# Etat d'avancement du chantier

Actuellement, les travaux de gros œuvres ont atteint un rythme de croisière de plus de 20000m² plancher/mois. En maintenant cette cadence et sous réserves de petits ajustements liés à un chantier de cette envergure, les travaux pourront être finalisés au plus tard vers la fin de l'année 2011. Pour ce qui est de La gestion quotidienne du projet et, outre les propres équipes techniques du groupe aussi bien en Espagne qu'au Maroc, le management de projet d'Anfa Place a été confié au bureau d'étude espagnol Typsa.



# Présentation du Groupe **Inveravante**

Fondé en 2007 par l'entrepreneur Manuel Jové Capellan, suite à la cession du groupe FADESA, INVERAVANTE se positionne, grâce notamment à la vision et à la vocation entrepreneuriale de son

fondateur, comme un groupe international multisectoriel leader dans ses domaines d'activités.

Sous l'enseigne INVERAVANTE, sont regroupées plusieurs firmes opérant avec une vision stratégique globale et des valeurs communes dans divers secteurs d'activités à travers le monde:

- CapitaAvante : structure chargée de la gestion des différentes participations financières du groupe (présent au Maroc à travers
- participations financières du groupe (présent au Maroc à travers Mutandis)

   AvanteGenera : regroupe les firmes du groupe opérant dans le domaine énergétique aussi bien fossiles que renouvelables ; au Maroc un accord cadre a été signé avec l'ONE pour le développement, dans la région de Laayoune, d'un parc éolien de 50MW dans le cadre du programme EnergiPro.

   AvanteSpacia : pôle immobilier du groupe, il a pour vocation de développer des projets intégrés structurants et prestigieux (présent au Maroc à travers Anfa Place Living Resort & Tanger city Center)
- AvanteSelecta: groupement de sociétés opérant dans l'agroa-limentaire, notamment, dans les secteurs viticole en Espagne et oléicole au Maroc (projet oléicole en culture intensive à travers la création de fermes oléicoles ultramodernes destinées à produire une huile d'olive marocaine premium et labéliser cette huile avant de l'introduire dans les circuits internationaux de distribution).



# H-TECH Vouveautés

# Zeppelin iPhone

# Bowers & Wilkins Zeppelin pour iPod et iPhone

Solution hi-fi tout-en-un pour tous vos besoins audio, les enceintes Zeppelin présentent un extérieur élégant et iconique hébergeant cinq haut-parleurs qui génèrent le son le plus clair possible pour votre iPhone, iPod ou Mac. Port auxiliaire analogique et numérique optique, connexion à la TV avec sortie composite et S-vidéo, haut-parleur médial et

Port auxiliaire analogique et numérique optique, connexion à la IV avec sortie composite et S-video, haut-parleur médial é haut-parleur d'aigus dotés de la technologie avancée M-1 et caisson de basse central pour des graves puissantes.







# Bose

# Bluetooth headset

Déja connu pour ces enceintes et ces stations d'accueil pour MP3, Bose a décidé de se lancer sur le marché des oreillettes Bluetooth pour téléphone mobile : Bose vient de dévoiler son premier produit destiné à cet usage, nommé Bose Bluetooth Headset.

Cette oreillette est équipée de la structure acoustique TriPort brevetée par Bose, qui amplifie la voix pour une meilleure écoute. Cette technologie appelée Bose Adaptive Audio Adjustment supprime les bruits de fond et ajuste le niveau sonore de la voix en fonction de l'environnement.

Compatible Bluetooth 2.1 ou inférieur.

# <u>Samsung</u>

# Galaxy Tab

Face à l'iPad, Samsung a présenté sa riposte avec sa Galaxy Tab. Présenté comme une tablette tactile, l'appareil pourra également faire office de téléphone portable. Première véritable tablette de la société sud-coréenne, la Galaxy Tab tourne sous Android et arbore deux caméras de chaque côté de l'appareil.

Disponible chez Méditel store au 192, boulevard d'Anfa.







# Samsung MJ Special Edition

Samsung Electronics Co., Ltd., l'un des principaux leaders mondiaux de l'électronique grand public et de l'informatique, annonce le lancement d'une édition spéciale du disque dur externe nomade Samsung S2 Portable, sur lequel le film « Michael Jackson's THIS IS IT » est préchargé.

1380 dh ttc

# LArobe iPad family

# LA robe Allure pour l'iPad

Technologie Polyuréthane faible résiliance (LRPu) Robe de protection épaisseur 5MM Tendance, Design Unique Lèvres interne pour un maximum de protection Doublure microfibre (fleece) Seul ou dans votre Sac Plus d'égratiqnure pour votre portable

Votre iPad n'est pas un netbook! Il mérite l'élégance et la finesse d'une housse sur-mesure aux couleurs Allure de be.ez. **420 dh ttc** 



# PARF Mouveautés

# Porsche design: The Essence Intense

The Essence de Porsche design enfn réinterprété! Pin de Sibérie, du poivre noir, pincée de cannelle de Ceylan, la nouvelle fragrance se hausse dans une opacité mystérieuse et riche. Son packaging d'une rigueur monocale, sobre et technique est dessiné par le Porsche Design Studio exprimant ainsi la force et la puissance de l'esprit de la Maison.





# Gucci bu Gucci

Cette composition ponctuée de bergamote de cyprès et de violette, quelques fragrances de feuilles de tabac et de jasmin nous emportent dans un univers acidulé de patchouli d'ambre et d'encens. Un appareil délicat qui conforte la masculinité.

# The Beat For Men by Burberry

The Beat For Men de Burberry est un parfum british très branché. Il est à la fois frais, tonique et assez rock'n rollsur les bords. Marqué par des senteurs boisées aux notes de bourbon, mais aussi de cèdre et de poivre noir mélangé à la violette, cette délicieuse mixture de senteurs et de couplets bien accordés lui donne un côté moderne et résolument citadin. Un parfum boisé et frais dans une bouteille en métal et en verre portant le cachet stylistique de Burberry.





# <u>Bulgari Man by Bulgari</u>

Bulgari Man Collection redéfinit l'univers olfactif masculin de la marque. A la fois sophistiqué et déterminé l'homme Bulgari est dorénavant moderne et sensuel avec quelques touches de fraîcheur pétillante. Bulgari Man dévoile des notes fruitées de violette et de bergamote. Bois Blanc, Essence de Vétiver, Bois de Cachemire et Benjoin battent dans son cœur crémeux de Miel Blanc, tandis que son habit se vante de notes ambrées où Fleur de Lotus se mêle au Musc et aux huiles essentielles de Cyperus.

# Nouveau Nokia N8 Des milliers d'applications



# EVAS () de rêve

# Ferrari Un parc d'attraction haut de gamme

Le 28 octobre, le site d'attraction et de loisirs « Ferrari World » a ouvert ses portes à Abu Dhabi. Un hymne à la formule 1 et à la marque.



Dans la lignée des grands parcs d'attraction, la marque Ferrari vient d'ouvrir les portes de son site « Ferrari World ». Un petit bijou pour les passionnés 'décliné sur des animations de très haute technologie sur près de 86 000m². Doté d'un centre de loisirs initié par la marque de luxe du constructeur automobile, leur objectif est d'atteindre les 3 millions de visiteurs en 2015. et autant de touristes pour la région. Üne décliňaison marketing autour du produit « parc d'attractions » dans la pure tradition de Disneyland - nombreuses sont les ressources humaines des parcs de la célèbre souris qui ont travaillé sur le projet Ferrari -avec un mix de high tech, attractions liées à la Formule 1, aux bolides de la marque et de la touche Maranello chère à la maison italienne.



Conçu et réalisé par le bureau d'architecte londonien Benoy, la forme du parc couvert s'inspire de la ligne classique des bolides Ferrari.

Son toit rouge est désormais fortement identifiable avec sa forme inspirée du design des Ferrari GT et son logo dont la dimension de 65m x 48,5m est visible à plusieurs kilomètres de hauteur. Ce parc d'attractions a été conçu pour condition extrême avec un 60°C estival et un taux d'humidité élevé en raison de la proximité avec le littoral du Golfe Persique obligeant les ingénieurs à des adaptations idoines des matériaux. Dans une vision globalisante autour du concept « Formule 1 » à valoriser dans la région, le parc « Ferrari World » jouxte, en toute logique le circuit de Formule 1 « Yas Marina Island » d'Abu Dhabi.

Près de 24 attractions sont proposées dans le complexe avec quelques produits aspirationnels phares telles que les attractions « frissons » qui ont vocation d'attirer les passionnés comme les familles :

Le « Formula Rossa » soit une attraction dite de montagne russe qui reproduit les sensations de la F1 à bord de wagons en forme de Ferrari 430 GT, le « Fiorano GT Challenge » avec une propulsion à 240 km/h, le « Scuderia Challenge » où la simulation d'une course professionnelle virtuelle sur les différents circuits existants est reproduite avec des voitures de courses montées sur des vérins et le logiciel utilisé par les pilotes de Ferrari et l'attraction « V12 » qui permet d'explorer le cœur d'un 12 cylindres sont les points forts du site.

La partie « Kids » n'est pas en reste puisque différentes attractions aussi bien divertissantes que pédagogiques sont prévues : « Ferrari Driving school » une école avec instructeurs apprend les rudiments de pilotage sur des Ferrari à taille d'enfants, le « grand prix Junior », le « Junior Training Camp » ou la reproduction d'un stand Ferrari avec tous les corps de métier reproduit le « Speed of Magic » qui consiste à suivre en 4D les aventures d'un jeune héros et l'improbable et néanmoins réelle promenade italienne avec un circuit reproduisant la « Bell Italia » où la marque Ferrari signe ses origines, de façon forte et visible.

A ces différentes attractions exclusives au site, s'ajoutent un circuit réel sur 5,5 km avec des instructeurs Ferrari de multiples animations, projections de vidéos et films en 3D, visites interactives et expositions vouées au culte de Ferrari, boutiques dédiées aux produits dérivés de Ferrari, un golf, plusieurs restaurants italiens, cafés italiens ainsi que des hôtels de luxe agrémentent la visite entre deux sessions de sensation fortes à 33 euros le tarif d'une visite/jour. La marque Ferrari a magistralement organisé et conçu son implantation stratégique pour le constructeur de luxe dans la région du Golfe Persique.





# ART

# DonJacot

1949 (Chicago • USA)

Don Jacot a commencé à peindre à Détroit, dans le Michigan en 1981, pour son loisir personnel en dessinant au fusain sur les photographies de grands maîtres tels que Charles Sheeler et Walker Evans. Il pris ensuite quelques leçons de peinture classique à l'université de Wayne, mais pour l'essentiel, c'est un artiste autodidacte. Sa carrière décolla vraiment en 1983.

# **CURSUS**

1971 > B.A., University of Illinois, Champaign, IL 1977 > B.S., Mercy College of Detroit, MI

1968 > Drawing classes at Augustana College, Rock Island, IL

1985 > Drawing classes at Wayne State University, Detroit, MI

# COLLECTIONS

First State Bank of East Detroit Ameritech Corporation, Detroit, MI Michigan Bell Telephone, Detroit, MI Masco Corporation, Detroit, MI PVS Chemical Corporation, Detriot, MI



Rush hours - 2009 Huile sur toile de lin - 130 x 180 cm Galerie Rive Gauche 23 rue de seine - 75006 Paris www.galerie-strouk.fr



# Carnet d'adresses

### **AZUELOS**

16, bis boulevard Moulay Youssef Casablanca. Tel: 0522471308

### DIESEL

Rue Ali Abderazak Espace porte d'anfa Casablanca Tel 0660122061

### TAMENGO

Rue Ain Harrouda, Residence Yasmine. Casablanca. Tel: 0522368989

### STUDIO 14 FEMME

14, rue Essanani, Triangle d'or. Casablanca. Tel : 0522202674

## STUDIO 14 HOMME

Tel : 0522202674 ( Déménagement en cours)

### EFFERVESCENCE

2, rue Jbal Bouiblane. Triangle d or. Casablanca. Tel : 0522490638

### CORTEFIE

9, rue ain Harrouda, Rond Point des Sports. Casablanca Tel : 0522360602

### SHOPPING SHOP

4 rue ain Harrouda. Casablanca Tel : 0522953795

### DIAGONE

44, bd Sidi Abderrahmane Beauséjour Casablanca Tel: 0522953400



# 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 Almansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

# MES COORDONNÉES

Nom :		 	
Prénom :			
Adresse:		 	
Code Postal :	Ville:		
Code i ostai	VIIIG		
E-mail:			

### MOYEN DE PAIEMENT

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

☐ 1 an = 250 dhs

☐ 2 ans : 450 dhs









# Nous ne savons pas construire autre chose que des voitures de sport. Tant mieux.

# Nouvelle Porsche Panamera.

Avec la Panamera, Porsche invente une nouvelle référence dans l'univers des berlines Grand Tourisme. La combinaison idéale d'une sportivité sans compromis, d'un design remarquable et d'un confort sans égal pour ses 4 passagers. Sa boîte PDK à 7 rapports incluant la fonction Stop-Start, l'injection directe d'essence (DFI), son aérodynamique optimisée et sa structure allégée sont autant d'innovations qui associent sportivité accrue et consommation maîtrisée.

Nouvelle Panamera, authentiquement 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