

Gentlemen DRIVERS MAGAZIN

RACHID AMEZIANE GOLDEN BOY



MERCEDES
SL

p.26

Total control

MASERATI
STRADALE

p.32

Un pullman supersonique

AUDI
RS6

p.38

Une féline au sang très chaud

MINI
AUSTIN

p.56

The legend



ÉDITO



Ahmed Kseibati

Une fois n'est pas coutume, c'est dans le Souss, cette fois-ci, que nous sommes partis à la rencontre de notre Gentleman driver du mois.

Homme d'affaires d'une courtoisie, d'une modestie et d'une générosité dont sont coutumiers les gens du Souss, notre homme est un passionné d'automobiles depuis plus de quarante ans... en somme, toute une vie, durant laquelle il a su donner libre cours à sa passion, tout en faisant face, parallèlement, à la fois, aux impératifs que requiert toute gestion d'entreprise et aux obligations d'un père de famille exemplaire.

Pour ce qui est des bolides qui ont retenu notre attention, vous aurez toute latitude d'admirer, quasiment sous toutes les coutures, les fleurons de la production automobile mondiale, telles la Lombarghini Aventador, pour ne pas la nommer, désormais nouvelle référence en termes de puissance et de design, la Maybach 57 SC, la BMW M 5 et, enfin, la nouvelle Porsche 911, qui sera lancée officiellement le 8 décembre, mais qui, d'ores et déjà, fait l'unanimité pour son admirable intemporalité.

Enfin, permettez-moi, en toute modestie, de considérer ce numéro comme une agréable mise en bouche, une sorte de prémisses annonçant celui du mois prochain qui viendra clôturer en beauté notre première année d'existence et qui, à ce titre, nous l'espérons, fera date en suscitant votre enthousiasme.

Bonne lecture, Gentlemen !

Sommaire

06 **Motors**

- 06>10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12>14 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
16>19 **AutoConcept** Citroën Survolt par Youssef Bennour
20>23 **AutoException** Lamborghini Aventador par Youssef Bennour
24>27 Maybach 57 SC : Seule au monde par Youssef Bennour
28>32 BMW M5 : Discrétion trompeuse par Hamid Benmaarouf
34>39 Porsche 911 : Eternelle jeunesse par Antoine Delmas
40>44 Audi Q3 : Le dernier-né de la famille par Hamid Benmaarouf
46>52 **AutoLégende** Volvo : La sécurité depuis toujours par Youssef Bennour

54

Entretien du mois **Ahmed ZERKDI**

65 Le gentleman driver du Souss... par Youssef Bennour



- 66>67 **MotoException** MV Agusta F4 RR Corsacorte par Lina Mouafak
66 **BateauException** Aston Martin Voyage 55 par Lina Mouafak

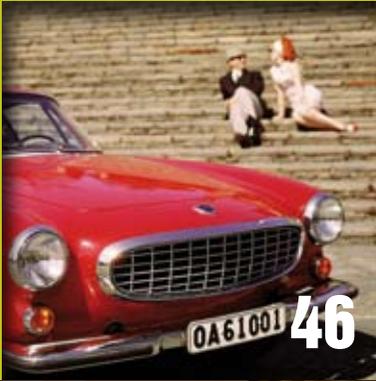
70 **L'Homme**

- 70>71 **Spa et bien-être** Spa de l'Amphitrite par Paola Franghie
72>73 **Montres** Mont Blanc Nicolas Rieussec par Lina Mouafak
74>77 **Sport d'élite** BMW Golf Cup 2011 par Lina Mouafak

78 **Lifestyle**

- 78>79 **Immobilier** Le Pré Vinci par Antoine Delmas
80>81 **Gastronomie** Bistrot Chic par Paola Franghie
82>83 **Cigare** Hoyo de Monterrey par Antoine Delmas
84>85 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
86>87 **Evasion** Circuit Hungaroring par Lina Mouafak
90>91 **Art** Tatjana Doll par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



20



72



54



34



Trophée voiture de l'année la deuxième édition en marche



Pour la deuxième année consécutive, le mensuel automobile Autonews organise les Trophées de l'automobile 2012. Le but consiste à élire la voiture de l'année 2012, ainsi que les meilleures voitures dans chaque catégorie. La voiture de l'année sera choisie à partir d'une liste

de dix-neuf nouveautés commercialisées au Maroc en 2011. Un jury composé du comité organisateur et d'une dizaine de journalistes spécialisés en automobile s'est déjà prononcé pour le choix des 10 finalistes à l'issue des essais statiques. Les dix véhicules arrivés en tête des suffrages sont les suivants : Audi A1, BMW Série 1, Ford Focus, Kia Picanto, Lancia Ypsilon, Mini Coupé, Peugeot 508, Renault Mégane CC, Toyota Yaris, Volkswagen Passat. Les membres du jury se sont donné rendez-vous, le 13 janvier 2012, au karting de Benslimane pour les essais dynamiques des finalistes. Le véhicule ayant cumulé le maximum de points sera élu voiture de l'année et dévoilé au public le 19 janvier 2012.

Par ailleurs, les meilleures voitures par catégorie seront élues par les internautes sur le site Web : www.autonews.press.ma. Ce vote consiste à choisir la meilleure voiture par segment (citadines, micro citadines, moyennes, familiales, grandes routières, prestigieuses, coupés & Cabriolets, breaks & monospaces et 4x4.). Le véhicule totalisant le maximum de points se verra décerner le titre de meilleure voiture de sa catégorie.



CNIA SAADA
Assurance

d'assurance auto. Elle devient ainsi la première compagnie marocaine à offrir un service de vente en ligne. Cependant, la compagnie n'en est pas à son coup d'essai en la matière, puisqu'elle a été la première historiquement à proposer des devis en ligne dès 2007 et son site www.cniasaada.ma a même reçu en 2009, le prix Med-IT du meilleur site d'e-commerce.

À travers ce nouveau service, CNIA SAADA vise à renforcer la distribution de ses produits par une plus grande accessibilité. En effet, en plus de la possibilité d'acheter en ligne l'assurance automobile, le site propose des informations sur les autres produits de la compagnie, les chiffres clés, valeurs et vision de l'entreprise, mais aussi media-room ou encore actualité du marché de l'assurance. Pour le moment, l'achat en ligne et la livraison à domicile concernant les villes de Casablanca, Rabat, Marrakech et Fès. Par ailleurs, pour un accompagnement plus complet, le nouveau service propose également aux visiteurs du site une assistance en ligne.

Simple et rapide, l'opération de souscription qui se déroule en trois phases se fait en quelques clics. D'abord, l'obtention du devis nécessite moins de deux minutes et ne requiert que quelques données figurant sur le permis de conduire et la carte grise. Ensuite, le client procède à la souscription directement en ligne et sélectionne son mode de paiement : soit par carte de crédit via plateforme sécurisée, par chèque ou en espèces, lors de la livraison du contrat. Enfin, la réception de l'attestation et du contrat est assurée dans un délai maximal de 48 heures.

Il est à noter que le paiement qui est assuré via Maroc Télécommerce est parfaitement sécurisé et répond aux normes en vigueur en la matière.

CNIA SAADA Assurance lance l'assurance auto en ligne

Leader sur le marché de l'assurance automobile, CNIA SAADA Assurance se rapproche davantage de sa clientèle en inaugurant la souscription en ligne de ses produits



**DÉCLARATION
DU SINISTRE**



**INDEMNISATION
IMMÉDIATE**



**EXPERTISE
DU VÉHICULE**



Check Auto Express

**INDEMNISATION EN
1h30
MAXIMUM**

CNIA SAADA Assurance est le 1^{er} assureur auto qui a ouvert en 2008 un centre d'expertise et d'indemnisation rapide. Grâce à Check Auto Express, vous bénéficiez d'un service de qualité, d'une prise en charge rapide et surtout, d'une indemnisation immédiate des dégâts simples occasionnés à votre voiture.

Amenez votre voiture dans l'un de nos centres :

Casablanca

Angle Bd Zerktouni
et rue Hafid Ibrahim
Tél. : 05 22 47 10 94

Rabat

Angle Bd El Alaouine
et rue Al Marinyne, Hassan
Tél. : 05 37 73 69 10/11

Marrakech

Route Nationale N° 8,
Koudiat Laâbid,
Résidence Almanar VII
Tél. : 05 24 29 21 30 / 31/ 32

Fès

Angle avenue Mohamed Diouri
et Farahat Hachad, en face Hôtel
Zalagh Parc Palace
Tél. : 05 35 94 22 41/32

Site marchand : www.cniasaada.ma

Retrouvez CNIA SAADA Assurance sur sa page [facebook.com/cniasaadauto](https://www.facebook.com/cniasaadauto)

vis ta vie



CNIA SAADA
Assurance

Renault Tanger Le patron désigné

Finalement, le nom du directeur de la nouvelle usine de Renault à Tanger a été dévoilé: c'est le Turc Tunc Basegmez. Tout est prêt pour le démarrage de la production qui est de l'ordre de 170 000 véhicules par an à partir de janvier 2012 et devrait passer à 360 000 unités deux ans plus tard. Dès le mois de janvier, la production en série devrait démarrer à une cadence de 30 unités par heure avec 2 000 ouvriers marocains qui seront temporairement épaulés par 230 salariés venus d'autres sites de Renault. Deux modèles de véhicules seront produits : le monospace Lodgy, qui sera présenté en mars au Salon de Genève, et un petit véhicule utilitaire. Côté ressources humaines, la pari est presque gagné, puisque sur les 2 000 salariés prévus, 1 600 ont déjà été embauchés.

Pour rappel, l'usine implantée dans la zone industrielle de Melloussa est l'une des plus importantes de la région de l'Afrique du Nord. Fruit d'un investissement de 600 millions d'euros, le complexe devrait permettre la création de près de 6 000 emplois directs et 30 000 indirects.



Citröen Maroc lance le C-CROSSER

Le premier SUV de l'histoire de Citroën arrive enfin au Maroc. Baptisé C-CROSSER, il se distingue par son style qui est parfaitement en phase avec la tendance stylistique actuelle du constructeur, par sa transmission intégrale à sélecteur de mode, son moteur HDI de 160 ch, son châssis précis et sa modularité (5 +2 places).

Polyvalent, le SUV aux chevrons est à l'aise, aussi bien sur la route que hors des sentiers battus et s'adresse à tous ceux qui ont envie de donner libre cours à leurs désirs de liberté et de bien-être.

Côté équipement, le C-CROSSER est proposé en trois niveaux de finition et trois versions. Dès la version Pack, les nombreux équipements dont bénéficie C-Crosser



contribuent efficacement au confort et à la sécurité des passagers. Quant aux tarifs, ils démarrent à partir de 349 900 DH.

Il y a lieu de signaler, enfin, que la filiale marocaine de la marque aux chevrons affiche une santé insolente. En effet, l'importateur marocain obtient une progression exceptionnelle de 44% sur le mois de décembre 2011, en écoulant 590 unités CBU, contre 410 unités au mois de décembre de l'année dernière. Ces bons résultats sont à mettre au crédit d'une agressivité commerciale et marketing soutenue de la marque. Ils s'expliquent également par l'attractivité d'une gamme cohérente et élargie, marquée cette année par les succès de la famille Berlingo, C1 et C3.

les nuits magiques

20h-00h

avec Karim Allam Bouché



Casablanca: 99.20 FM - Marrakech: 101.2 FM - Rabat: 105.4 FM - Agadir: 102.4 FM - Essaouira: 98.0 FM - Safi: 100.4 FM - Settat: 102.4 FM - www.luxeradio.ma

"Les Nuits Magiques" présentée par Karim Allam Bouché, du lundi au dimanche, de 20h à Minuit

**LUXE
RADIO**

Alfa Romeo 4C Une application Iphone dédiée



En attendant la commercialisation du superbe coupé Alfa Roméo 4C en 2013, les éventuels intéressés peuvent patienter en découvrant tout sur la belle milanaise, y compris les moindres détails. En effet, la firme au Biscione vient de lancer une application qui lui est spécialement dédiée. Proposée sur le site des applications de la marque iTunes, l'application « Alfa Romeo 4C Concept » permettra de tout lire et voir sur la voiture. Notons aussi que cette application est également déclinée sur iPhone. Concrètement, l'utilisateur de l'application aura droit à une petite séquence vidéo en guise d'introduction, lors de laquelle il lui sera possible d'apprécier la 4C sous tous les angles, avec la possibilité de zoomer sur des parties plus précises, afin de prendre connaissance de davantage de détails. Deux visites virtuelles sont proposées, l'une libre et l'autre guidée. Avis aux amateurs !

Audi A1 Quattro la plus sportive des citadines premium

Pour ceux qui apprécient l'Audi A1, mais qui ne la trouvent pas encore suffisamment pimentée, la version Quattro devrait les combler. Attention toutefois, toutes les demandes ne seront pas satisfaites, puisque la plus puissante des A1 ne sera produite qu'en 333 exemplaires. Pas de choix de coloris non plus, puisque la Quattro n'est



proposée qu'en blanc avec toit noir. Extérieurement, cette A1 dévergoncée donne le ton avec son spoiler avant, son becquet de toit et ses jantes de 18 pouces. À l'intérieur, même son de cloche comme en attestent, entre autres, les sièges en cuir, les pédales en alu et la sono Bose à 14 HP. Mais, c'est sous le capot que la Quattro cache le grand jeu : un 2.0 litres TFSi de 256 chevaux et 350 Nm de couple. Grâce à cette puissance de feu, l'allemande avale le 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et frise les 250 km/h en vitesse de pointe. L'Audi A1 Quattro devient, ainsi, la plus sportive des citadines premium.



La nouvelle Porsche 911 cabriolet en première mondiale à Detroit

Selon un communiqué de presse du constructeur de Zuffenhausen, la nouvelle Porsche 911 cabriolet sera la vedette de son stand au Salon de Detroit, où elle sera exposée en première mondiale. Le communiqué ajoute que la performance de la marque allemande sur le marché américain s'est accrue de 15% par rapport à l'année dernière. Sur les 29 023 unités livrées, c'est le Cayenne qui s'est taillé la part du lion avec 12 978 exemplaires, soit plus de 55% des ventes. La 911 a également tiré son épingle du jeu, avec des ventes en hausse de 4,9 %, à 6016 exemplaires. Pour l'exercice 2012, Porsche ambitionne d'atteindre le seuil des 30 000 ventes. Pour atteindre cet objectif, la marque parie sur l'enrichissement de la gamme Cayenne par une version diesel, l'arrivée de la nouvelle génération de la 911 et le lancement de la Panamera GTS au printemps prochain.



PERFORMANCE

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

CONFORT

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



SÉCURITÉ

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

JE SUIS GIULIETTA

www.alfaromeo.co.ma



ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011

ALFA ROMEO GIULIETTA À PARTIR DE **220 000 dhs** *Giulietta*

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.



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

Photo non contractuelle

Hyundai recrute l'ex- designer de BMW, Christopher Chapman



L'équipe en charge du design chez le constructeur coréen Hyundai vient d'être renforcée par l'arrivée de l'ex-designer de BMW, Christopher Chapman. Ce dernier a assuré le poste de responsable de design Transport chez le constructeur bavarois depuis 2008. Sa nouvelle mission consistera à concevoir le style des futurs modèles et concepts

de la marque sous la houlette du directeur global du design coréen, SukGeun Oh. Christopher Chapman s'est fait connaître à travers son travail de designer sur les BMW X3, X5 et Z4 de première génération et aussi sur la série 1 coupé.

L'insignia s'offre un break tout-chemin

En cette fin d'année, le break Insignia Sport Tourer s'enrichit d'une version tous chemins nommée Cross Four. La nouvelle déclinaison s'affuble de bas de caisse noir mat soulignés d'aluminium, de jantes de 18 pouces et de quatre petites sorties d'échappement. Le constructeur n'a décidé de retenir que deux motorisations, à savoir les diesels 2.0 CDTi 160 ch et 2.0



CDTi BiTurbo de 195 ch. Pour transmettre la puissance au sol, cette nouvelle version s'offre une transmission intégrale avec différentiel autobloquant et se dote d'une seule finition, incluant un régulateur de vitesse, la climatisation automatique bi-zone, des tapis de sol spécifiques, un système audio avec connectique USB/Bluetooth, ainsi qu'une boîte manuelle ou automatique.

Le Lexus LF-LC Concept se dévoile

Faisant partie des prototypes qui ont volé la vedette au Salon de Detroit, le Lexus LF-LC Concept a cherché jusque-



là à accroître son capital séduction en ne dévoilant ses charmes qu'à petites doses. Aujourd'hui, on en sait un peu plus sur l'apparence de ce concept, qui préfigure un autre coupé, qui s'ajoutera à la tonitruante LFA, dont la production limitée doit se poursuivre à raison de vingt exemplaires par mois jusqu'en décembre 2012. Au menu, un design que le studio de la firme nipponne situé à Newport Beach en Californie, a voulu plus sculpté et dont le point d'orgue est la proue. Celle-ci se révèle des plus suggestives, avec des optiques en tête de flèche joliment dessinés. Le profil n'est pas en reste, avec une découpe du fenestron qui n'est pas sans rappeler la Ferrari 456 GT, produite par la firme de Maranello entre 1992 et 2003.

Il y a lieu de noter que le futur modèle de série annoncé par ce concept devrait succéder d'une certaine manière au coupé-cabriolet SC430, qui a disparu du catalogue Lexus en 2010.



SHIFT_the way you move

Le Crossover pour tous

MOTORISATIONS DIESEL | 6 AIRBAGS | CLIMATISATION | BLUETOOTH



* Hors frais d'immatriculation et peinture métallisée

Photo non contractuelle



Gamme Diesel à partir de

224 000* DH TTC

Gamme New Qashqai



QASHQAI
1,5L dCi
224 000 DH TTC



QASHQAI
2,0L dCi
272 000 DH TTC



QASHQAI LIMITED EDITION
2,0L dCi
289 000 DH TTC



QASHQAI
2,0L dCi
PLATINIUM (BVA)
355 000 DH TTC



QASHQAI+2
2,0L dCi
PLATINIUM (7places)
335 000 DH TTC

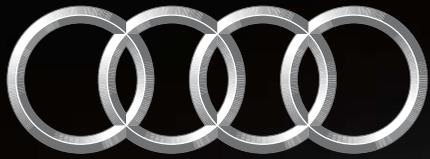
Serie limitée

SIAB - IMPORTATEUR EXCLUSIF NISSAN - 111, route côtière, Zone Industrielle Est, Polygone 1, Zenata. Casablanca

• CASABLANCA : • Succ. Nissan "Village Auto" (Rte. Bouskoura - Casa) Tél. : 05 22 78 91 43 • Succ. Nissan "Blv. My Ismail" (Roches Noires) Tél. : 05 22 40 91 67/68 - Fax : 05 22 24 44 22
• AGADIR : 05 28 22 07 07 • BENI-MELLAL : 05 23 42 26 23 • BERKANE : 05 36 61 03 90 • EL JADIDA : 05 23 35 35 46 • LAÏYOUNE : 05 28 89 43 34
• MARRAKECH : 05 24 30 10 08 • MEKNÈS : 05 35 55 00 96 • RABAT : 05 37 69 09 41 • TANGER : 05 39 94 19 99

Entrepreneurs

par Antoine Delmas



Audi e-Tron **Spyder**



AUTTO



Hybride racé

Après avoir présenté la première version de l'e-tron au Salon de Francfort en 2009, Audi se lance dans l'hybride, à travers une déclinaison Spyder, faisant appel à l'électrique et au diesel.



Audi e-Tron **Spyder**

AUTTO





C'est devenu presque une habitude chez le constructeur allemand Audi de faire évoluer son concept car électrique lors de chaque Salon automobile. En effet, après avoir présenté la première version de l'e-tron au Salon automobile de Francfort en 2009 et la deuxième au Salon de Detroit au début l'année 2010, la marque aux anneaux a tout récemment présenté une nouvelle version au dernier Mondial de l'Automobile de Paris. Baptisée e-tron Spyder, celle-ci marque le passage du tout électrique vers un système hybride combinant deux moteurs, électrique et diesel.

Ce concept-car de 4,06 m de long, pour 1,81 m de large et 1,11 m de haut est d'une rare élégance. Sa robe grise, son allure très fluide, ses lignes étirées, ses optiques taillées exprimant un regard agressif, son pare-brise façon saute-vent, flattent la rétine. Derrière les sièges, se trouvent deux visières qui s'inclinent progressivement vers l'arrière et bordent l'ouverture du moteur, qui est visible de l'extérieur comme sur la R8. Ce nouveau style préfigure le design des futures Audi et la future A3 en sera la première expression.

Très aboutie sous l'angle esthétique, l'Audi e-tron Spyder ne l'est pas moins au niveau mécanique. Pour propulser ce concept de près d'une tonne et demi, Audi a fait appel à la technologie hybride. À la différence de beaucoup de constructeurs déjà lancés dans cette voie, ce concept, en plus des deux moteurs électriques logés au niveau de l'essieu avant, a jeté son dévolu sur une motorisation diesel. Rien de surprenant toutefois, pour une marque qui a remporté les 24 Heures du Mans, avec un moteur gavé au mazout. Placé à l'arrière, le V6 TDI de 300 ch est associé à deux petits blocs électriques d'une puissance totale de 88 ch, le tout relié à une transmission à double embrayage et sept rapports. Ce groupe motopropulseur présente une puissance cumulée de près de 400 ch et un couple de 650Nm de couple.

Côté performances, le Spyder aux anneaux n'a besoin que de 4,4s pour abattre le 0 à 100km/h et ne devrait avoir aucun mal à atteindre sa vitesse de pointe limitée à 250 km/h. Mais le plus impressionnant est sans aucun doute sa consommation: 2,2l aux 100km, soit des émissions de CO₂ de seulement 59g /km. Il est toutefois possible, en ville, de faire appel au tout électrique, grâce à l'autonomie de la petite batterie lithium-ion permettant alors de rouler jusqu'à 60km/h sur 50km.

Avec une répartition des masses idéale de 50% et seulement 1.450 kg annoncés, ce petit roadster devrait faire preuve d'une excellente tenue de route. Cela est d'autant plus probable qu'Audi exploite les deux moteurs électriques pour faire de la « transmission vectorielle de couple » sur l'essieu directeur. L'idée est de pouvoir accélérer la roue extérieure dans le virage, pour faire encore plus tourner la voiture.

Assurément l'un des plus beaux concepts du Mondial de l'automobile, l'Audi e-tron Spyder est une véritable vitrine du savoir-faire de la marque aux anneaux du point de vue technologique et également sous l'angle du design, dont bon nombre d'éléments préfigurent l'avenir stylistique de la marque.

Motors

Auto Exception

par Antoine Delmas



MASERATI

GranTurismo
Stradale



Radicale

Version vitaminée et allégée de la Gran Turismo S, la MC Stradale cache un tempérament de feu, qui la rapproche d'une voiture de circuit. Pourtant, cette Maserati radicale se prête volontiers à un usage civilisé, grâce à son raffinement intérieur et à la souplesse de sa mécanique.





MASERATI

GranTurismo

Stradale

Cylindrée : 4.7L V8 32s
 Puissance : 450ch - 7000tr/min
 Couple : 510 Nm - 4750tr/min
 Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1670 kg
 Dimension : 4.93/1.91/1.34 (L/I/h)
 Réservoir : 90 l
 Volume coffre : 320 l
 Pneumatique : 255/35 R 20 - 295/35 R 20

Performances globales

Vitesse max : 301 km/h
 0 à 100 : 4,6 s
 Consommation : 22.7/9.7/14.4 l/100
 Autonomie : 506 km

La Maserati Granturismo MC Stradale a été présentée en première mondiale au Salon de l'Automobile de Paris de 2010. Elle se distingue par rapport à la Gran Turismo S par une lame noire à l'aérodynamique optimisée, située sous la calandre au trident souligné de rouge, de nouveaux bas de caisse latéraux et des prises d'air incrustées sur le capot avant. Comme sur la version Trofeo, deux ouïes sur les flancs ont été rajoutées, afin de garantir un meilleur refroidissement. Mais c'est

l'arrière qui subit le plus de modifications, avec les deux échappements centraux repris de la F430 Scuderia, intégrés au pare-chocs totalement redessiné. Afin de préserver la pureté de la ligne, un becquet intégré au coffre a été préféré à l'énorme aileron. Pour les plus exigeants, un Pack Aéro carbone est prévu recouvrant le becquet, les rétroviseurs et les poignées de porte en fibre de carbone.

Par rapport à la Gran Turismo S, la Stradale a subi une cure d'amincissement qui lui permet de revendiquer un poids allégé de 110 kg. On peut recenser à ce titre 16 kg économisés grâce à l'abandon des places arrière, 26 kg sur les sièges avant désormais en fibre de carbone, 5kg sur les jantes 20 pouces et surtout 25 kg grâce à la réduction drastique des matériaux insonorisant ou encore 6 kg sur les lignes d'échappement.

À l'intérieur, on retrouve la planche de bord de la Gran Turismo S, avec son design mêlant luxe et sportivité. Ici, le cuir Poltrona Frau et alcantara trustent l'habitacle, que ce soit sur la console, les accoudoirs ou les poignées de portes. Pour rappeler l'exclusivité de l'engin, le logo MC Stradale figure sur la boîte à gants. En option sont disponibles le demi-arceau, les harnais à quatre points, l'extincteur placé derrière le conducteur et le kit course. Ce dernier comprend une combinaison ignifugée, des gants de pilote, un sac assorti et il est même possible de commander un casque Maserati. Très typée



sport, la Stradale n'en conserve pas moins quelques raffinements qui la rendent accueillante. On pense en particulier au GPS, ou à la climatisation automatique bizona. L'équipement inclut également les airbags frontaux, latéraux et rideaux, les phares bi-xénon, la radio CD MP3 et les sièges baquets en carbone. Les seules options figurant au catalogue sont la peinture mate et le pack Aéro carbone, comprenant le spoiler arrière et les rétroviseurs et poignées de porte en fibre de carbone.

Côté habitabilité, il sied de noter que la suppression des places arrière offre un gain d'espace de rangement non négligeable et bienvenu, compte tenu de la dimension plutôt moyenne du coffre.

D'origine Ferrari, le moteur est déjà connu pour avoir logé sous le capot de l'Alfa Romeo 8C-Competizione, dans une cylindrée plus généreuse et repris chez Maserati sur les Quattroporte S et GranTurismo S. S'agissant de la Stradale, il gagne 10 chevaux et 20 Nm, tandis que la courbe de couple évolue pour plus de répondant à bas régime. Résultat, 80% des 510 Nm sont disponibles à 2.500 tours, grâce aux arbres à cames équipés d'un variateur de phase continu. Développant 450 ch, ce moulin permet à la Stradale de revendiquer une vitesse maxi de 301 km/h, tandis que le 0 à 100 km est avalé en 4 » 6 secondes. Pour ne rien gâcher au plaisir, le constructeur annonce une baisse de la consommation de 14%. Toutefois, la principale nouveauté de la Stradale se situe dans sa transmission, ni plus ni moins héritée des F430 Scuderia et 16M. Il s'agit bien d'une vraie transmission

séquentielle appelée ici MC-Shift. Elle expédie les rapports en 60 ms en mode Race. En mode Sport, il faut compter 100 ms et 240 en automatique. Le levier de vitesse, lui, laisse sa place à deux boutons : 1 pour la marche avant et R pour la marche arrière, complétés par des palettes. En restant les doigts agrippés à celle de gauche, les rapports descendent à la volée.

Sur la MC Stradale, l'assiette abaissée de 10 mm trahit son comportement ultra sportif. La rigidité annoncée en hausse de 16% à l'avant et 32 à l'arrière, les suspensions revues et les amortisseurs durcis de 8% confirment ses prétentions. Pour une répartition des masses optimale (48/52), la boîte est montée à l'arrière. Pour se faire plaisir avec la voiture, le mode Race est le mieux indiqué, car plus permissif, grâce notamment aux assistances retardées au maximum qui restent bien entendu déconnectables. Pour mieux canaliser les ardeurs de la Stradale, Pirelli a été mis à contribution pour la conception de nouveaux pneus, notamment des Pzero Corsa, qui sont plus larges que sur la GranTurismo S. Par ailleurs, l'aérodynamique revue en profondeur a permis une augmentation de 25% de la portance à l'avant, et le double à l'arrière. Enfin, pour un freinage à la hauteur du potentiel de la bête, Maserati a fait appel à de nouveaux freins carbone céramique à six pistons à l'avant et quatre à l'arrière, qui épargnent à eux seuls 18 kg.

Au final, pour ceux qui ne résistent pas aux charmes de la marque au trident tout en exigeant un haut niveau de sportivité, la Stradale est faite pour vous. Cette italienne au caractère bien trempé est une des voitures les plus ensorcelantes du moment, grâce à son physique aguichant et à ses performances époustouflantes. Une alternative intéressante à la classique Ferrari, sans se révéler pour autant plus tendre côté prix : plus de 150.000 euros.



Motors

Auto Exception

par Antoine Delmas

Mercedes **SL**



6^{ème} étoile dans la constellation

Considérée comme une des stars de son segment, la SL renoue à l'occasion de sa refonte, avec sa philosophie d'origine, qui tient en deux mots : sport et légèreté. Pour ce faire, elle part à la chasse aux kilos superflus et embarque la dernière technologie du constructeur à l'étoile. elle fait cela tout en n'oubliant pas de s'inscrire dans la nouvelle mouvance écologique, en s'équipant d'une motorisation moins polluante.



Mercedes SL

Lancée en 1952, la SL est devenue au fil des générations une icône, qui a permis à la marque à l'étoile de jouer les premiers rôles dans la catégorie des roadsters sportifs haut de gamme. Toutefois, le développement technique avait eu raison d'une de ses caractéristiques majeures : la légèreté. La toute nouvelle SL renoue avec l'esprit du premier modèle, en s'offrant un léger châssis tubulaire et des équipements qui en font une des voitures les plus luxueuses de sa catégorie.

Il est évident que le restylage d'un modèle aussi emblématique que la SL n'a pas été un exercice facile pour Mercedes. La marque automobile a préféré jouer la prudence, pour ne pas bousculer une clientèle plutôt conservatrice. Ainsi, la silhouette n'évolue que très

légèrement, avec des changements plus marqués sur la face avant. Celle-ci intègre une calandre très inspirée de celle de la SLS et interpelle par ses phares surmontés d'un gros sourcil de leds. La poupe, elle, se contente de feux légèrement retouchés.

L'intérieur fait également appel à des éléments de la SLS AMG, avec une planche de bord qui se veut à la fois sportive et luxueuse. Elle se distingue par son ergonomie et une qualité de fabrication conforme aux standards du constructeur. Cependant, c'est au niveau de l'équipement, que cette sixième génération se montre véritablement innovante. Ainsi, la SL embarque deux véritables innovations : le Magic Vision Control et le FrontBass. Le premier est un nouveau système de



gicleurs pour les essuie-glaces qui projette le liquide de lave-glace directement devant le balai, permettant ainsi d'adapter la consommation d'eau à l'état du pare-brise. Le FrontBass, quant à lui, utilise les structures creuses de la carrosserie en aluminium comme caisses de résonance, pour avoir une meilleure qualité de son. Mercedes propose en sus d'autres accessoires, permettant de faciliter la vie du conducteur. C'est le cas du système nommé Hands Free Access, permettant d'ouvrir ou de fermer le coffre en passant simplement son pied sous le pare-choc arrière, du système d'infodivertissement disposant d'un écran en couleur de 17,8 cm et comprenant un accès à Internet ou de la faculté de chercher une place de parking et d'effectuer la manœuvre automatiquement.

La sécurité est également un des points importants de la nouvelle SL, puisque le roadster embarque de série le système de détection de somnolence « Attention Assist », ainsi qu'un dispositif de freinage baptisé Adaptive Break, qui intègre des fonctions de sécurité telles que le système antiblocage de roues (ABS), la régulation anti-patinage (ASR) et une régulation du couple d'embarquée (GMR). Il y a lieu de noter que le

Cylindrée : 5.5L V8 32v
Puissance : 560ch - 6000tr/min
Couple : 388ch - 6000tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1910 kg
Dimension : 4.57/1.82/1.32 (L/l/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 235 l
Pneumatique : 255/40 R 18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.4 s
Consommation : 17.3/8.4/11.6 l/100
Autonomie : 559 km



Mercedes SL



système Adaptive Brake est connecté aux feux de stop adaptatifs, qui clignotent lors des situations de freinage d'urgence.

Innovant à plus d'un titre, le nouvel opus n'en demeure pas moins fidèle au concept d'un véhicule deux places à toit rigide escamotable. Celui-ci se replie ou se déploie en vingt secondes, transformant le coupé en cabriolet deux places ou inversement. Néanmoins, la grande nouveauté, c'est que le toit est disponible en trois configurations : peint dans la couleur de la carrosserie, entièrement vitré ou doté du système Magic Sky Control. Ce dernier, sur simple pression d'une touche, s'éclaircit ou s'obscurcit, afin d'illuminer l'habitacle ou de le protéger contre les rayons du soleil.

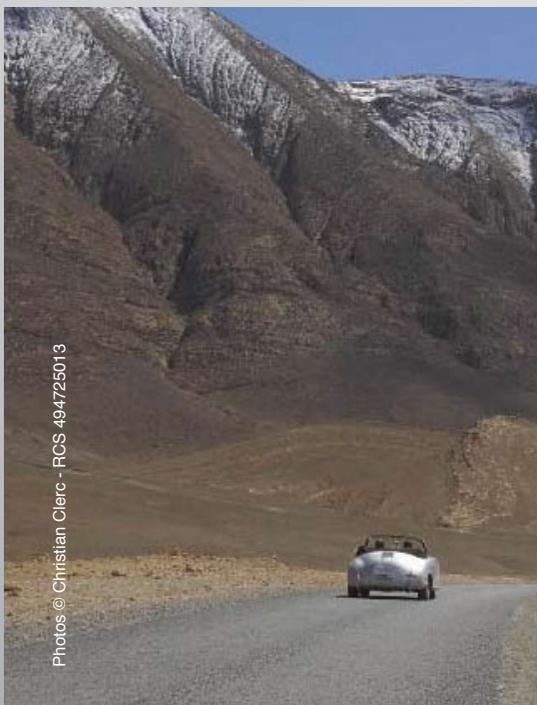
Par ailleurs, la sixième génération se distingue de sa devancière par des mensurations en hausse, en se révélant à la fois plus longue (+ 50 mm) et plus large (+ 57 mm). Il s'ensuit un espace accru, notamment au niveau des épaules, (+ 3.7 cm) et des coudes (+ 2.8 cm). Sa structure est également inédite, puisqu'elle est entièrement composée d'aluminium, ce qui a permis d'abaisser le poids d'environ 110 kilos par rapport à l'ancienne structure en acier. Le constructeur a aussi gagné du poids en utilisant des pièces en magnésium (structure du toit, plaque de protection du réservoir de carburant). Ces efforts se sont traduits sur la balance, puisque le nouveau SL 500 pèse environ 125 kilos de moins que l'ancien, tandis que le SL 350 gagne même 140 kilos.

Au chapitre motorisation, le constructeur propose dans un premier temps deux variantes : les SL 350 et SL 500. Elles arriveront sur le marché au printemps 2012. La SL 350 sera propulsée par un 3.5 V6 de 306 ch et 370 Nm, lui permettant d'expédier le 0 à 100 km/h en 5,9 secondes. Quant à la 500, elle s'appuiera sur les services d'un 4.6 V8 de 435 ch capable de l'emmener à 100 km/h en à peine 4,6 secondes. Ces deux blocs se distinguent par leur étonnante sobriété, puisqu'ils se contenteront de 6,8 l/100 km pour le premier et de 9 l/100 km pour le second. Il est à noter enfin que ces deux moteurs disposeront d'une injection directe d'essence et seront couplés à une boîte automatique à 7 rapports « 7G-TRONIC PLUS » et à une fonction Stop & Start.

S'agissant du comportement routier, le nouveau modèle SL est équipé d'une nouvelle direction électromécanique, avec assistance asservie à la vitesse et démultiplication en fonction de l'angle de braquage du volant. Elle est censée faciliter les manœuvres et augmenter l'agilité du roadster sur une route sinueuse. En option, on retrouve le système de suspension hydraulique pilotée Active Body Control. Celui-ci utilise des vérins hydrauliques pour limiter les mouvements longitudinaux (cabrage et plongée) et transversaux (roulis) de la caisse. La tenue de route est ainsi améliorée, sans trop pénaliser le confort.

Signalons enfin que la sortie commerciale de la nouvelle Mercedes SL 2012 est prévue pour le printemps 2012.

Photos © Christian Clerc - RCS 494725013



2012
MAROC CLASSIC
La Route du Coeur®

L'ALLURE N'EST PAS QU'UNE QUESTION DE VITESSE.

19^{ÈME} ÉDITION DU 17 AU 24 MARS 2012

SOUS LA PRÉSIDENCE D'HONNEUR
DE SON ALTESSE ROYALE
LE PRINCE MOULAY RACHID

WWW.RALLYE-MAROC-CLASSIC.COM



MAROC



ساعة الفرح
L'HEURE JOYEUSE



Motors

Auto Nouveauté

par Antoine Delmas



Audi

S6



Puissance et élégance

Un style remanié, des équipements toujours plus high-tech, la nouvelle Audi A6 incarne avec brio la berline premium. Dans sa recherche de plus de dynamisme, la routière d'Ingolstadt s'est allégée et s'est offert des motorisations plus efficaces. Chapeautant la gamme, la version S6 de 420 ch concilie avec bonheur raffinement et dynamisme.



par Antoine Delmas

Cylindrée :	V8 turbo
Puissance :	435 ch à 6800 tr/min
Couple :	540 Nm à 3000 tr/min
Transmission :	Intégrale permanente

Poids et mesures

Poids à vide :	1910 kg
Dimension :	4.93/1.86/1.44 (L/I/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	546 l
Pneumatique :	265/65 R19

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.2 s
Consommation :	19.7/9.7/13.4 l/100
Autonomie :	--- km

becquet qui s'intègre parfaitement à la malle, ainsi que par un diffuseur dans le pare-chocs arrière. Ce dernier est paré de quatre embouts d'échappement chromés de forme elliptique. Pour finir, les logos S6 et V8T ornent la carrosserie.

La différence avec les autres versions de la gamme se vérifie également au niveau des mensurations. En effet, avec ses 4931 millimètres de long, la S6 mesure 16 millimètres de plus que l'A6. Pour rappel, cette dernière revendique une longueur réduite de 12 mm par rapport à la génération précédente. Résultat, le porte-à-faux avant devient plus court et l'habitabilité progresse, grâce à une augmentation de l'empattement. Ceux qui en profitent sont d'abord les passagers arrière, leurs places offrant un peu plus d'espace aux jambes et de largeur aux épaules. Leurs bagages trouvent place également, même si le coffre a perdu quelques litres : 530 contre 546 l auparavant.

S'agissant de l'aménagement intérieur, l'habitacle de la S6 respire une élégance mâtinée de sportivité. On apprécie ainsi les surpiqures sur le volant sport en cuir, ainsi que les instruments et les baguettes de seuil portant des badges S6. Il en est de même de quelques détails de finition, tels que l'anneau rouge qui orne le bouton Start-Stop et la boucle en aluminium qu'arbore le levier sélecteur. Notons, pour finir, que le repose-pied est en acier spécial et que les pédales et les soft keys du système de commande MMI brillent en style aluminium.

La sportive aux anneaux offre, par ailleurs, plusieurs possibilités de personnalisation. Ainsi, quatre matériaux sont proposés au choix pour les applications. Le carbone est de série, tandis que l'aluminium brossé mat, le frêne veiné brun naturel et le chêne Beaufort sont en option.

Les clients ont également le choix parmi trois coloris pour le ciel de pavillon, le tableau de bord, les moquettes et les sièges sport. Ces derniers, qui sont estampillés S, se caractérisent par leur réglage électrique.

Côté équipement, la plus sportive des A6 confirme son statut de routière sportive raffinée et high-tech. Sa dotation de série très généreuse inclut notamment des phares Xénon plus avec éclairage tout-temps, des feux arrière LED et le keyless entry tout ouvrant. La GPS Advanced intègre une interface Bluetooth, alors que le système de sonorisation Bose inclut quatorze haut-parleurs (600W). En option, la S6 peut recevoir l'affichage tête haute, et les sièges confort avec fonctions de climatisation et de massage.

Les équipements de sécurité ne sont pas en reste. À défaut d'exhaustivité, on peut citer le système de sécurité Audi pre sense (différents systèmes installés dans le véhicule permettent d'analyser les conditions de conduite et de déclencher si nécessaire les mesures préventives de protection pour les occupants, et même

Le système de sonorisation Bose inclut quatorze haut-parleurs (600W)

Au premier regard, la nouvelle génération de l'Audi A6 peut surprendre par sa sagesse esthétique. Contrairement à sa devancière qui marquait les débuts de la calandre Single Frame en 2004, l'A6 quatrième du nom n'inaugure aucun nouvel élément de style, se contentant de reprendre les codes stylistiques des A4 et A8. On retrouve ainsi la fameuse calandre biseautée encadrée par des feux à LED. De profil, les lignes qui parcourent tout le côté du véhicule lui confèrent une allure dynamique. Pour le reste, ce profil à peine dynamisé évolue très peu, comparé à l'ancienne A6, avec cette ligne de toit en arche. À l'arrière, les feux qui ressortent pour terminer efficacement le hayon, reprennent le design inauguré sur l'A1. En bref, c'est un résultat qui respire la sobriété et la sportivité.

La version la plus puissante de la gamme, en l'occurrence la S6 a droit à un traitement spécifique, en phase avec son pedigree. Ainsi, la calandre Singleframe porte des applications en aluminium, ses doubles barrettes horizontales sont chromées et une baguette chromée supplémentaire orne le pare-chocs avant. Il y a lieu de noter également que le boîtier des rétroviseurs extérieurs est de style aluminium et les bas de caisse sont très marqués. La poupe, elle, se distingue par un



des actions destinées à réduire les conséquences d'une collision), le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go, l'assistant de changement de file, le détecteur de franchissement de ligne, l'indicateur de limitation de vitesse et le système de vision de nuit avec marquage des piétons.

Cependant, il est indubitable que la pièce maîtresse de cette berline ultra rapide est sa mécanique, qui n'est ni plus ni moins qu'un monstre de technologie. Jugez-en vous-même : un nouveau V8 4.0 bi-turbo développé conjointement avec Bentley. Ce bloc, qui développe 420 ch et un couple maxi de 550 Nm est accouplé à une boîte S-Tronic à double embrayage et 7 rapports. Il est à noter que l'ancien modèle V10 était plus puissant avec sa cavalerie de 435 ch, mais se révélait moins coupleux avec ses 535 Nm à 3 000 tr/min.

En termes de performances, la S6 expédie le 0 à 100 km/h de 4,8 sec (contre 5,2 sec pour le modèle V10) et annonce une vitesse de pointe limitée à 250 km/h. Cependant, la réelle prouesse est la consommation moyenne, qui recule de 25% pour s'établir à seulement 9,7 l/100 km (données constructeur). Une partie de l'explication réside dans le recours à un système de désactivation de quatre des huit cylindres sous faible charge. La désactivation déclenche un système inédit de réduction de bruit, baptisé l'Active Noise Cancellation System (ANC). Quatre micros intégrés au ciel de pavillon enregistrent ainsi les bruits dans l'habitacle et émettent un absorbeur de bruit, par le biais des haut-parleurs du système de sonorisation.

Côté tenue de route, la puissance et le couple importants sont jugulés en partie grâce à la transmission intégrale permanente Quattro. Pour gagner en sportivité, la routière aux anneaux compte sur son différentiel central autobloquant, et peut s'offrir en option les services d'un différentiel arrière actif et de freins en carbone-céramique. Grâce à sa légèreté, la carrosserie contribue également à la dynamique de l'Audi S6, puisqu'elle fait appel dans une proportion de 20% à l'aluminium.

Par ailleurs, la sportive d'Ingolstadt est dotée en série de l'adaptive air suspension sport : il s'agit d'une suspension pneumatique assez ferme à amortissement variable, qui surbaisse la carrosserie de dix millimètres. Son mérite est de garantir une maniabilité d'une grande précision, sans rien sacrifier au confort.

Last but not least, la S6 dispose de série du système de régulation du comportement dynamique Audi drive select. Ce dernier agit sur plusieurs paramètres, tels que la pédale d'accélérateur, le passage des rapports de la S tronic, l'assistance de la direction électromécanique et les caractéristiques de l'adaptive air suspension.

Plus légère, plus dynamique, plus aboutie, la nouvelle Audi A6 bonifie ses qualités, ce qui lui permet de compter parmi les meilleures de sa catégorie. Sa version la plus huppée offre un bon compromis entre confort de haut niveau et des qualités dynamiques de haut vol. Les sportifs dans l'âme devront être conquis. Les plus fringants, eux, devront se tourner vers la RS6, dont l'arrivée ne devrait pas tarder.



Série 3

Encore plus bourgeoise

Depuis plus de trente-sept ans, la série 3 trône le haut du podium dans les ventes de BMW. La 6e génération se départit un peu de son tempérament typé sport pour afficher plus de confort. À l'instar des récents modèles de la marque à l'hélice, elle se montre beaucoup plus respectueuse de l'environnement.





par Antoine Delmas

Cylindrée :	3.0L 6cyl. inj. directe biturbo
Puissance :	306ch - 5800tr/min
Couple :	400 Nm - 1200tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1510 kg
Dimension :	4.62/1.81/1.42 (L/l/h)
Réservoir :	57 l
Volume coffre :	480 l
Pneumatique :	225/ 50 R 17

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.5 s
Consommation :	11.1/6.1/7.9 l/100
Autonomie :	584 km



La série 3 représente à elle seule 32,6% des immatriculations de la marque bavaroise dans le monde. Son secret ? Un subtil mélange entre fonctionnalité et sportivité, que la berline bavaroise a su perpétuer depuis la première génération. Prisée pour cette polyvalence, la Série 3 en a fait son cheval de bataille, en multipliant les versions de carrosserie jusqu'à proposer une version ultra sportive gratifiée du logo M.

Baptisée F30, la sixième génération arbore un faciès qui s'inspire notamment des Z4 ou Série 6 via ses narines allongées, mais qui surprend surtout par son regard inédit. En effet, une liaison visuelle apparaît entre les « haricots » de sa calandre et les phares biseautés, qui n'est pas sans nous rappeler les concepts i3 et i8. De profil, le capot avant plongeant affine la silhouette, créditée d'un excellent Cx de 0,27, tandis que la ligne qui parcourt les flancs de cette berline accentue un peu plus son dynamisme. Quant à l'arrière, on se retrouve à quelques détails près devant la poupe de la série 5, ce qui n'est franchement pas pour nous déplaire.

Parallèlement à cette évolution stylistique, la nouvelle bavaroise baptisée F30 grandit. Reposant sur une plateforme dérivée de celle de la série une, elle gagne 10 cm en longueur (4,62 m), 1cm en hauteur (1,43 m) mais conserve la même largeur (1,81 m). Dans la foulée, son empattement passe de 2,76 m à 2,81 m, ce qui débouche logiquement sur une habitabilité en hausse, notamment à l'arrière (+ 15 mm aux genoux, + 8 mm en garde au toit).

Côté coffre, la marque bavaroise annonce un volume en progrès de 20 litres (480 litres) et une banquette qui peut se rabattre en trois parties (40/20/20) au lieu de deux (40/60). Malgré ce gabarit en progression, BMW annonce une diminution moyenne de la masse de 45 kg.

Pour les amateurs de sportivité, un Pack Sport M arrivera courant 2012.

À l'intérieur, on découvre avec plaisir une planche de bord identique à celle de la série une, avec un écran GPS plus grand, mais désormais fixe et toujours une console centrale inclinée vers le conducteur de 7° exactement. Le client a, par ailleurs, le choix entre trois présentations différentes : Sport, Luxury et Moderne, qui emploient chacune des habillages extérieurs et intérieurs spécifiques. Ainsi, le modèle Luxury se distingue par ses nombreux chromes tandis que la version « Sport » fait appel à des inserts de métal noir brillant. Pour les amateurs de sportivité, un Pack Sport M arrivera courant 2012.

Au chapitre des équipements, la Série 3 s'offre quelques nouveautés. La plus remarquable est sans doute le nouveau système de vision tête haute. Contrairement aux dispositifs existants, celui-ci sera capable d'afficher de très nombreuses informations grâce à sa meilleure définition et sa gamme de couleurs étendue, telles que les limitations de vitesse, le rappel des feux de direction



ou encore les avertissements émis par les systèmes d'aide à la conduite.

La sécurité, elle, n'est pas en reste, avec un éclairage adaptatif, le système de vision de nuit, l'affichage tête haute, les caméras latérales implantées dans le bouclier avant et la caméra de recul et les systèmes d'alerte d'angle mort, de franchissement de ligne et de collision. Il est à noter que le régulateur de vitesse actif a été amélioré et peut désormais amener le véhicule jusqu'à un arrêt complet, puis ré-accélérer sans se désengager. Tous ces équipements seront proposés en série ou en option, en fonction de la finition.

Au chapitre mécanique, tous les blocs de la série 3 font

appel à la suralimentation. Au lancement en février 2012, la familiale à l'hélice recevra deux moteurs essence et diesel, déclinés en deux puissances, tous équipés d'un système Stop& Start. La 328 i hérite du nouveau quatre cylindres 2 litre essence de 245 ch, la 335 i du six cylindres de 306 ch et en diesel, la 320 d du quatre cylindres affichant 184 ch. Une version 320 d EfficientDynamics dégonflée à 163 ch promet seulement 109 g de CO₂ et 4,1 l/100 km. Plus tard arriveront des moteurs essence moins puissants comme la 320 i de 184 ch, la 318 i de 170 ch et la 316 i de 136 ch. Une version diesel plus puissante du quatre cylindres 2 litres baptisé 325 d affichera 218 ch. Le



par Antoine Delmas



Série 3

six cylindres 3 litres diesel de 258 et 306 ch devrait aussi être de la partie. Notons enfin l'arrivée en 2012 d'une version hybride baptisée ActiveHybrid3, qui reprendra très exactement la chaîne cinématique de l'ActiveHybrid5, à savoir le six cylindres essence 306 ch couplé à un moteur électrique de 54 ch. Signalons au passage que toutes les boîtes manuelles comptent six rapports et les automatiques huit rapports.

Pour mieux affronter la route, la série 3 a profité d'une augmentation de son assise au sol avec des voies élargies (+ 37 mm à l'avant et 47 mm à l'arrière). Elle est, par ailleurs, équipée d'un train avant McPherson partiellement en aluminium, très similaire à celui de la Série 1. Le train arrière multibras se montre, quant à

lui, très proche de celui de l'ancienne mouture. Ainsi, le nouvel opus reste fidèle aux fondamentaux du modèle en matière de tenue de route, tout en enregistrant des progrès en matière de confort. Il y a lieu de signaler, enfin, que la Série 3 pourra recevoir en option un amortissement piloté comme les autres modèles de la gamme.

Capitalisant sur les qualités de sa devancière, tout en profitant des dernières innovations technologiques de la marque à l'hélice, la série 3 renforce son capital de séduction. Son public devrait certainement s'élargir, grâce à un confort amélioré et à une habitabilité en hausse.



Je suis Anfa Place ...

...où le luxe, même invisible,
reste perceptible.



RESPECTEZ LA SANTÉ DE VOS PROCHES ET DE VOTRE ENVIRONNEMENT !

PEINTURE AUX NORMES EUROPÉENNES : FAIBLE TAUX DE COMPOSANTS ORGANIQUES VOLATILES, COV CONTRÔLÉES.



OUBLIEZ VOTRE PEINTURE PENDANT UNE DÉCENNIE !

SYSTÈME DE PEINTURE INNOVANT : ENDUIT EN MONO COUCHE TEINTÉ DANS LA MASSE, ARMÉ EN MAILLE DE VERRE, DURÉE DE VIE SUPÉRIEURE À 10 ANS.



PROFITEZ DES AVANTAGES D'UN PROJET PIED DANS L'EAU !

INÉDIT AU MAROC !! SYSTÈME D'ISOLATION THERMIQUE EXTÉRIEURE « ANTI HUMIDITÉ »
• FAÇADE ENTIÈREMENT COUVERTE DE POLYSTYRÈNE EXPANSÉ DE 5CM D'ÉPAISSEUR RECOUVERT D'UN ENDUIT EN MONO COUCHE ARMÉ EN MAILLE DE VERRE.
• DOUBLE VITRAGE AVEC PROFILÉS ALUMINIUM À RUPTURE THERMIQUE, INNOVATION AU MAROC.



SAVOUREZ LE CALME À L'INTÉRIEUR DE VOTRE APPARTEMENT !

• PROTECTION CONTRE LES NUISANCES SONORES EXTÉRIEURES : DOUBLE VITRAGE, PANNEAUX D'ISOLATION ACOUSTIQUE, PORTES ET FENÊTRES À JOINTS ISO-PHONIQUES.
• ABSORPTION DES BRUITS D'IMPACT DU VOISINAGE : RÉDUCTION DES BRUITS AU SOL GRÂCE À LA MEMBRANE EN MOUSSE DE POLYÉTHYLÈNE RÉTICULÉ POSÉE AU DESSOUS DU REVÊTEMENT.

Je suis un resort avant-gardiste, référence de l'immobilier et de l'hôtellerie de luxe
Je suis une adresse de prestige, un business-center moderne à Casablanca
Je suis une invitation à la détente et au divertissement, un club privé exclusif
Je suis un lieu de vie d'exception, ouvert tant sur la mer que sur le cœur de Casablanca

Je suis la différence... Je suis Anfa Place.



ANFAPLACE
LIVING RESORT

Un projet
INVERAVANTE

Conçu par
Foster + Partners

Commercialisé par
CBRE
CB RICHARD ELLIS

0522 946 946

www.anfaplace.com

Motors

Auto Nouveauté

par Antoine Delmas



Focus **ST**



Pur plaisir

Considérée comme la première véritable voiture haute performance mondiale de Ford, la Focus ST reconduit les qualités qui ont fait la réputation des modèles antérieurs, tout en agissant sur les prix, voulus désormais plus abordables. Le but consiste à mettre à la disposition du plus grand nombre un véhicule à la fois performant, peu polluant et confortable.



par Antoine Delmas



En attendant le renouveau de la diabolique Focus RS, Ford a levé le voile sur la déclinaison la plus sportive de la gamme baptisée «ST» au Salon de l'Auto de Francfort 2011. Destinée à être vendue dans plus de 40 marchés sur six continents, la voiture offre un bon compromis entre performances et raffinement.

Esthétiquement, la ST se démarque des autres versions de la gamme par son look plus radical, qui trahit son tempérament de feu. La nouvelle Focus ST se veut, en effet, résolument sportive avec sa bouche béante, ses jantes typiques de 18 pouces, son becquet et sa double sortie d'échappement au centre du pare-choc arrière.

L'habitacle fait écho à la présentation extérieure, en exhalant une ambiance sportive, matérialisée par des sièges avant et une nouvelle banquette arrière Recaro

exclusifs, un dessin sportif des pédales, du volant et du levier de vitesses, ainsi que des inserts noirs laqués et carbon look. La couleur noire du ciel de pavillon et du garnissage des montants renforce l'impression de sportivité et de performance. Dans le même état d'esprit, l'instrumentation se distingue par un compte-tours frappé du sigle ST et des compteurs de pression Turbo.

Côté équipement, la ST sera disponible en trois niveaux d'équipement: ST1, ST2 et ST3. Cette dernière offre un équipement luxueux comprenant des sièges Recaro chauffants en cuir, avec réglage dans huit directions et possibilité d'allonger l'assise, la toute nouvelle banquette Recaro à l'arrière ainsi que de phares bi-xénon.



Sous le capot, on retrouve un moteur EcoBoost quatre cylindres de 2.0 litres de 247 chevaux et un couple de 360 Nm accouplé à une boîte manuelle à six rapports, spécialement calibrée afin d'optimiser ses performances. Sur le papier, ce 4 cylindres vaut plus que l'ancien moteur, qui se contentait de 225 ch. Selon le constructeur, la baisse de cylindrée de 20 % s'accompagnera d'une baisse de consommation équivalente.

Les ingénieurs acousticiens Ford ont, par ailleurs, revu le « sound symposer » pour que le quatre cylindres EcoBoost offre une sonorité sportive aussi enthousiasmante que celle de l'ancien cinq cylindres d'origine Volvo. À cette fin, l'échappement, avec ses

sorties en position centrale, a été optimisé pour diffuser un timbre sportif.

Côte tenue de route, le constructeur à l'ovale bleu s'est attelé à améliorer l'empreinte au sol de la Focus ST. Ainsi, Les ingénieurs ont recalibré les amortisseurs et ressorts pour abaisser le châssis de 10 mm et donner ainsi à la ST une allure plus agressive. Son centre de gravité plus proche de la route devrait, en outre, lui garantir plus de précision en virage. À l'arrière, la suspension entièrement revue intègre de nouvelles pièces spécialement conçues pour cette version ST. Elle hérite notamment de rotules optimisées et d'une nouvelle barre anti-roulis, conçues pour accentuer la réactivité et donner plus de sensations au conducteur. Enfin, la Focus bénéficie également du système de compensation de retour de couple (TSC), avec un réglage

par Antoine Delmas

Cylindrée :	2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	250ch - 5500tr/min
Couple :	353 Nm - 2000tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1390 kg
Dimension :	4.36/1.88/1.46 (L/l/h)
Réservoir :	55 l
Volume coffre :	277 l
Pneumatique :	225/40 R 18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	6.5 s
Consommation :	10.9/5.4/7.4 l/100
Autonomie :	602 km

plus incisif, qui permet de conserver la motricité, quelles que soient les conditions d'adhérence.

Parallèlement à cette amélioration du comportement routier, la ST a été dotée d'une kyrielle d'assistants à la conduite pour garantir une meilleure sécurité au conducteur et aux passagers. À ce titre, on note l'apparition d'une nouvelle direction assistée électronique (EPAS) avec des réglages typés sport. Cette direction à crémaillère à démultiplication variable réduit la sensibilité en ligne droite, au profit de la tenue de cap, mais l'augmente en virage, ce qui permet de garder les mains fixes au volant dans les virages serrés et accroît l'agilité.

Les concepteurs de la Focus ST ont, par ailleurs, amélioré le contrôle dynamique de la trajectoire (ESP). Le conducteur peut ainsi choisir entre trois modes ESP, en fonction des conditions météorologiques ou de l'état de la route. Dans le premier mode « standard », l'ESP est optimisé pour intervenir de manière moins intrusive. Ce mode convient à tous les types de surface (sèche, humide ou enneigée). Un deuxième mode dit « réduit » déconnecte l'anti-patinage, l'ESP étant programmé pour n'intervenir que dans les cas les plus extrêmes. Bien entendu, le conducteur peut aussi désactiver complètement l'ESP, et exploiter sa ST sans restriction. Dans cette configuration, idéale sur circuit, seules les fonctions secondaires telles que l'EDCC (système optimisé de contrôle dynamique en virage) restent actives.

Décidément, la Focus ST a toutes les qualités pour séduire un large public, grâce à son bon compromis performances / confort et surtout à ses tarifs qui selon Ford seraient bien étudiés. Les inconditionnels de la performance sans concession, eux, doivent prendre leur mal en patience, en attendant l'arrivée de la remplaçante de la tonitrueuse Focus RS.



Les concepteurs de la Focus ST ont, par ailleurs, amélioré le contrôle dynamique de la trajectoire (ESP). Le conducteur peut ainsi choisir entre trois modes ESP, en fonction des conditions météorologiques ou de l'état de la route

Le **MOIS DE LA PASSAT** chez Volkswagen



Photo non contractuelle. * A partir de. Hors frais d'immatriculation et de peinture métal. Sur la base du taux de TVA en vigueur. ** Sur la finition Highline.

Votre Nouvelle **PASSAT TDI 140 CV** à partir de **279 000 Dhs*** seulement



Préparez-vous à vivre un mois exceptionnel chez Volkswagen !
Pendant le mois de novembre, Volkswagen vous invite à redécouvrir la Nouvelle Passat 2.0L TDI 140 CV. Avec ses lignes précieuses et intemporelles, la Nouvelle Passat TDI offre un concentré de technologies pour votre confort et votre sécurité : Ordinateur de bord Premium**, système de détection de fatigue du conducteur, Auto-Hold...

Un tel souci de perfection à partir de **279 000 Dhs*** seulement...
C'est ça le mois de la Passat !



Das Auto.



L'icône

des petites

citadines



Lancée en 1959, la Mini Austin a connu un fabuleux destin, qui lui a permis de figurer au panthéon de l'automobile. Son géniteur Alexandre Issigoni lui-même, ne

soupçonnait pas une telle réussite. Durant 40 ans d'existence, elle a évolué discrètement, mais elle a réussi à s'imposer par sa forme, sa taille, mais aussi par ses exploits en rallye. Son capital sympathie ne s'est pas érodé avec le temps, puisque sous la houlette de BMW Group, elle continue à donner du plaisir à ses fans, nombreux à travers le monde.



Morris Minor de 1948



Austin 7 de 1961, une des premières!!!



Morris Mini Minor de 1959



Morris Mini Minor de 1967



Morris Mini Minor au «London to Brighton Run 2011»

Issigonis développera durant ses loisirs sa propre monoplace de course, la «Lightweight Special», qui était minuscule, extrêmement légère, mais d'une technicité très avancée.

La Mini Austin qui a inscrit son nom en lettres d'or dans l'histoire de l'automobile, a pour géniteur Sir Alexander Arnold Constantine Issigonis. Ce dernier avait hérité de son intérêt pour la technique et les machines de son père. Ce Britannique d'origine grecque dirigeait une entreprise de fabrication de moteurs marins au début du siècle dernier, en Anatolie.

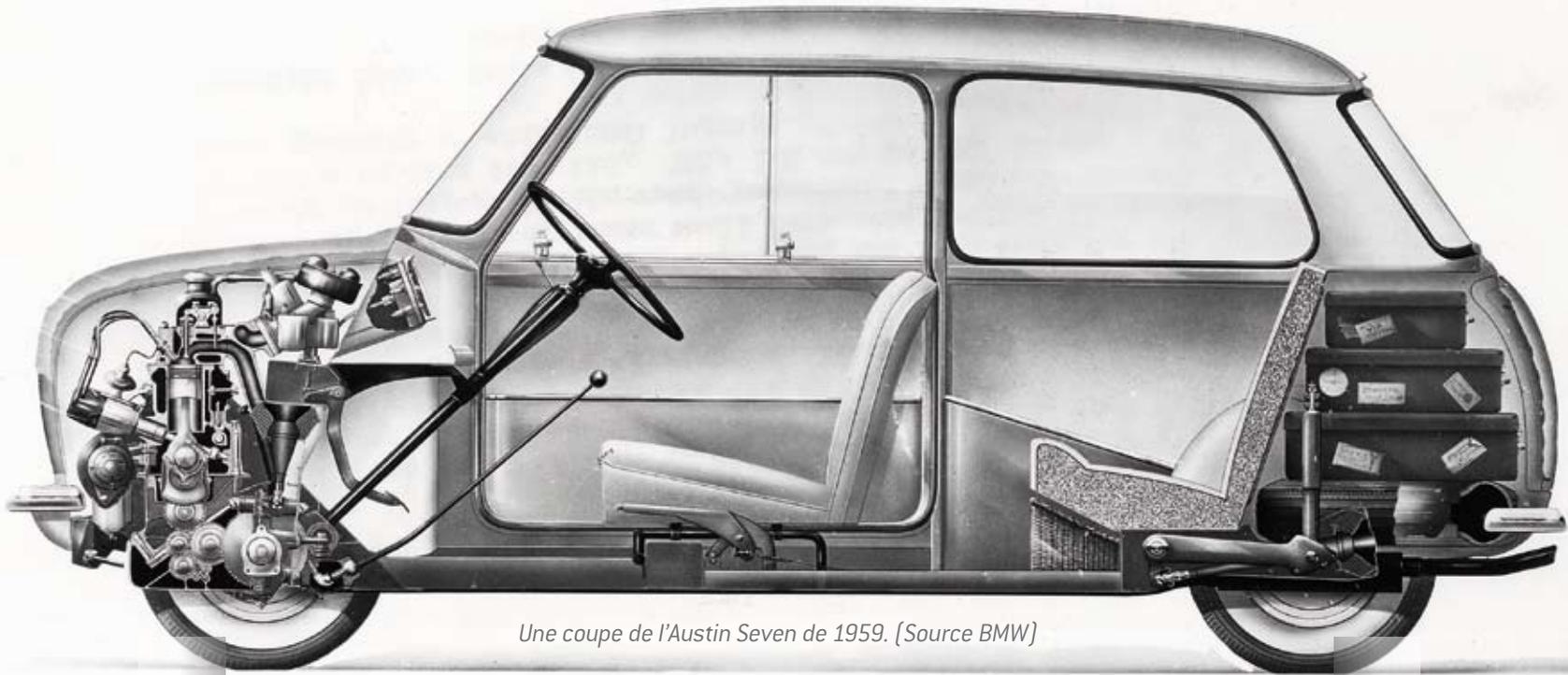
Poussé par sa passion pour la mécanique, le jeune Alexandre a rapidement manifesté de l'intérêt pour les chemins de fer et les machines à vapeur en particulier. Mais les troubles ayant accompagné la fondation de l'État turc et le décès de son père l'avaient obligé à fuir vers Malte. Par la suite, il voyagera en Angleterre où il achètera sa première voiture: une Singer avec carrosserie Weymann. Au volant de cette voiture, il sillonnera toute l'Europe. Un voyage qui n'a pas été de tout repos, parce qu'il a dû faire face à des pannes en série. Cette expérience a constitué l'aiguillon qui l'a poussé à approfondir ses connaissances en mécanique, à travers une formation de trois ans en génie mécanique à l'école polytechnique de Battersea de Londres.

C'est dans un bureau d'étude automobile à Londres qu'il mettra le pied à l'étrier en qualité de dessinateur industriel et de vendeur. Avec son premier salaire, il acquiert une Austin Seven, qu'il modifiera pour participer à sa première course en 1929. Des années plus tard, il développera durant ses loisirs sa propre monoplace de course, la «Lightweight Special», qui était minuscule, extrêmement légère, mais d'une technicité très avancée.

En 1934, Issigonis intègre l'équipe du constructeur automobile Humber Ltd à Coventry et participe à la commercialisation de la suspension à roues indépendantes. Il ne tarde pas à se faire remarquer par Morris Motors, qui le débauchera deux ans plus tard pour ses capacités de développeur de suspensions. La guerre lui offre l'occasion de s'intéresser de plus près aux véhicules militaires et de s'en inspirer dans ses projets d'innovation technique.

Ambitieux, le jeune Morris (Note du correcteur : s'agit-il vraiment du jeune Morris ou bien d'Issigonis ?) ne tardera pas à lancer le projet «Mosquito», une quatre places compacte pour l'après-guerre. Tenace et appuyé par une équipe soudée, Issigonis réussit non seulement à faire rouler le premier prototype au bout de trois ans, mais cette voiture est devenue, de plus le modèle, désigné sous le nom de Morris Minor, phare de la marque sur le marché à partir de 1948.

Mais l'enthousiasme d'Issigonis ne durera pas longtemps puisqu'il quittera, contraint et forcé son employeur Morris, qui a fusionné avec la Austin Motor Company, pour devenir la British Motor Corporation (BMC). Il trouvera rapidement un point de chute chez Alvis et planchera sur le projet de développement d'une limousine de luxe. Malheureusement, le projet capotera pour des raisons financières et BMC offrira en 1955 à l'ingénieur de retourner à l'usine Austin en



Une coupe de l'Austin Seven de 1959. [Source BMW]



Morris Cooper S MKII de 1970

Tenace et appuyé par une équipe soudée, Issigonis réussit non seulement à faire rouler le premier prototype au bout de trois ans, mais cette voiture est devenue, de plus le modèle, désigné sous le nom de Morris Minor, phare de la marque sur le marché à partir de 1948.

En développant une petite voiture ne consommant que peu d'essence dans la grande tradition du modèle Austin Seven, cela se traduit par le lancement de la MINI Classic en 1959, suivie trois



Austin Seven

ans plus tard de la voiture à quatre portes de classe moyenne Morris 1.100 puis en 1964 de la très spacieuse Austin 1800.

tant que directeur technique adjoint. On lui assignera la mission de développer trois nouvelles séries dans les classes petite, moyenne et supérieure, qui devaient assurer l'avenir du constructeur automobile européen le plus important à l'époque. Grâce à son travail exigeant et à son sens de l'autorité, il réussira à obtenir des performances extraordinaires de son équipe en un rien de temps.

Sa démarche était toute tracée, puisqu'il s'agissait de développer une petite voiture ne consommant que peu d'essence dans la grande tradition du modèle Austin Seven et de la légendaire Morris Minor d'avant-guerre. Cela se traduit par le lancement de la MINI Classic en 1959, suivie trois ans plus tard de la voiture à quatre portes de classe moyenne Morris 1.100 puis en 1964 de la très spacieuse Austin 1800.

Sur la Mini Classic, le moteur de la Morris Minor a été conservé, mais la cylindrée a été ramenée de 948 à 848 cm³ et la puissance de 37 à 34 chevaux. Pour limiter les coûts de production, la MINI Classic avait les tôles pliées vers l'extérieur entre les ailes et la carrosserie. La seconde caractéristique visible de l'extérieur de la production économique était les charnières de portières, également orientées vers l'extérieur.

La conception et l'équipement à l'intérieur étaient également dépouillés. Ainsi, un simple câble servait à ouvrir la porte, tandis que le conducteur et le passager n'avaient pas devant eux un tableau de bord, mais une petite tablette. Cette dernière offrait le minimum syndical, puisqu'elle se contentait d'un tachymètre avec compteur de miles et d'une jauge d'essence et en dessous, de deux interrupteurs basculants pour le lave-glace et la lumière et c'était tout. Le chauffage n'était offert qu'en option. C'était un luxe dont ne disposait même pas le modèle haut de gamme, qui se distinguait par ses chromes et un intérieur plus chaleureux qui comprenait une moquette, des applications en cuir sur les sièges, ainsi qu'un cendrier. Longue de seulement 3,05 m et ne pesant que 600 kg, la Mini offrait néanmoins quatre places et un coffre de 195 litres.

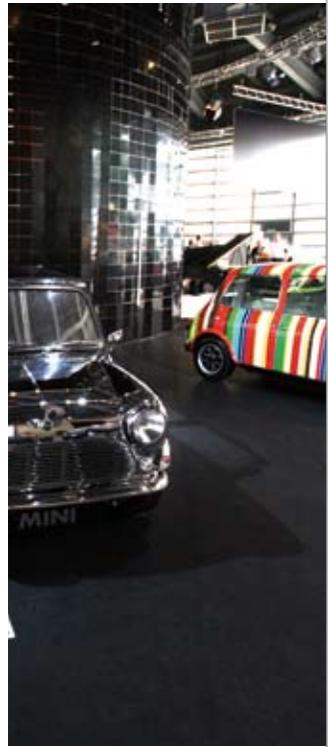
Au début, le résultat de ses ventes n'était guère encourageant, malgré son petit volume qui lui permettait de s'insérer facilement dans la circulation. Mais progressivement, sa bouille sympathique n'a pas laissé indifférents les milieux branchés de Londres, avec à leur tête Lord Snowdon, époux de la princesse Margaret. Cet intérêt a permis à la petite anglaise d'asseoir une réputation solide sur le marché. Même aux USA, cette miniature européenne a éveillé la curiosité et a été accueillie avec bienveillance.

La production décolle rapidement, passant de 19.749 la première année à 116.677 l'année suivante. Le succès rencontré par la Mini encouragera BMC à lancer en 1960 deux variantes, le Van et l'Estate. La fourgonnette, tout comme le combi, étaient entièrement vitrés et possédaient deux portes à l'arrière.

Cependant, c'est seulement en 1961 que la Mini allait être cuisinée à toutes les sauces. Ainsi, le constructeur lancera tour à tour la Mini Pick-up et deux nouvelles variantes haut de gamme, la Wolseley Hornet et la Riley Elf, bien reconnaissables à leur calandre somptueuses



Kate Moss



Paul Smith



David Bowie

Quelques dates importantes :

Juillet 1959 : lancement de la Mini ;

Octobre 1967 : toutes les calandres et l'emblème de la Mini sont changés ;

1970 : trois nouveaux modèles apparaissent sur les chaînes de productions, les Minis Clubman. Elles reçoivent un avant totalement différent avec les phares incorporés dans une calandre et un avant plus long à angle droit. Elles sont dotées du 998cc, qui sera remplacé par le 1098 CC en 1975 ;

1971 : la Mini Cooper S n'est plus fabriquée, la nouvelle gamme de Mini propulse les ventes avec une production mondiale de plus de 318.000 exemplaires ;

1990 : réapparition de la Mini Cooper, mais elle n'est plus ce qu'elle était : moins puissante et pleine d'accessoires qui l'alourdissent énormément ;

2000 : la production s'arrête, mais la nouvelle MINI est lancée par le constructeur allemand BMW.

*Ce n'est qu'en 1964,
que la Mini allait
connaître la gloire
quand Paddy Hopkirk
gagnera avec sa
Cooper S rouge à
toit blanc le plus
important rallye
européen.*

et à leurs ailes en queue d'aronde à l'arrière. Et pour finir, la Cooper, qui a été en grande partie à l'origine de la légende de la Mini, est lancée au second semestre de la même année.

Le lancement de la variante sportive a été à l'initiative de Cooper himself, qui a proposé à Issigonis de développer une petite GT à partir de cette Mini Classic. L'idée sera chaleureusement accueillie par BMC, qui décidera la fabrication d'une petite série de 1.000 Mini Cooper, afin de tester la réaction du public. Le moteur quant à lui ne devait pas avoir plus d'un litre de cylindrée.

Pour compenser la faiblesse de cylindrée, les ingénieurs ont procédé à une réduction d'alésage de 62,9 à 62,4 mm et à une augmentation de la compression de 8,3 à 9,0. D'autres modifications ont été appliquées à l'ouverture d'admission et au renforcement du carter de vilebrequin et à la transmission. Résultat : la puissance du moteur passe à 55 cv et la vitesse de pointe à 136 km/h. Pour un freinage adapté, Cooper montera des freins à disques Lockheed de 7 pouces sur les roues de l'essieu avant.

Mise sur le marché en septembre 1961, la Cooper rencontre un franc succès. Seul bémol, une puissance trop limitée au goût des amateurs de sensations fortes. Pour rectifier le tir, Issigonis et Cooper font passer la cylindrée du moteur de 848 cm³ à 1.071 cm³, avec à la clé une puissance de 70 ch et une vitesse de pointe de 160 km/h. Dans la foulée, le diamètre des disques grandit et le freinage de la Cooper S, qui fait ses débuts en 1963, sera assisté dorénavant par un servomécanisme.

Parallèlement à ce succès commercial, la MINI Classic allait connaître son épopée sur la piste des rallyes. Après une participation très discrète en 1960 au rallye de Monte Carlo, elle se fera remarquer trois ans plus tard grâce à Rauno Aaltonen. Mais ce n'est qu'en 1964, que la Mini allait connaître la gloire quand Paddy Hopkirk gagnera avec sa Cooper S rouge à toit blanc le plus important rallye européen.

En 1965, Mäkinen rallongeait la liste des succès de la Mini Cooper avec son co-pilote Paul Easter, en gagnant le Rallye de Monte Carlo. L'année suivante, les Mini I étaient considérés comme favorites du rallye et confirmeront leur suprématie en portant Mäkinen, Aaltonen et Hopkirk sur le podium. Malheureusement, ces valeureux pilotes n'ont pas eu le temps de savourer leur victoire, car ils seront disqualifiés pour non conformité technique des quatre phares supplémentaires devant la grille du radiateur. Il s'est agi d'une des décisions les plus controversées de l'histoire du rallye de Monte Carlo.

En août 1964, BMC présentera une nouvelle variante de la MINI Classic, qui avait été à l'origine conçue pour une utilisation militaire : la Moke, un véhicule quatre places entièrement ouvert qui sera vendu pendant quatre ans. Pour le modèle destiné au grand public, Issigonis dotera les modèles haut de gamme de la suspension hydrolastique, dont les unités ressort/amortisseur des essieux avant et arrière étaient reliées entre elles sur chaque côté pour un meilleur confort de conduite. Forte de ses succès, la Mini a vu sa production

*Morris Mini Cooper S de 1964 :
Participante au Rallye de Monte Carlo en 1965*



s'envoler littéralement vers des sommets inespérés : 244.359 unités en 1964 et plus d'un million l'année suivante. Cette prouesse s'explique en partie par le développement d'une boîte de vitesses automatique par Alec Issigonis, qui sera intégrée dans la liste des équipements dès 1965. La MINI Classic était ainsi une des seules petites voitures à disposer d'une telle option haut de gamme. La boîte automatique disposait de quatre vitesses en marche avant.

En 1967, la MINI Classic connaît un remaniement profond. Elle est dotée d'un moteur plus puissant de 998 cm³ de 38 ch et dispose d'un couple plus important, grâce à ses 52 Nm. La Clubman rejoindra deux ans plus tard la MINI Classic en tant que variante légèrement plus grande de 11 cm, avec un avant modifié.

Entre temps, la Mini Cooper est retirée de la gamme et remplacée par la Mini 1275 GT pourvue d'un 1,3 litres de 59 ch. Quelques détails de plus seront modifiés en 1969 : les fenêtres coulissantes à l'avant feront place sur tous les modèles à des fenêtres à manivelle et les charnières de portières posées à l'extérieur seront placées à l'intérieur.

En 1972, la Mini est au rendez-vous, avec un nouveau record de production, qui atteint le seuil des trois millions d'unités. Pour entretenir la magie de l'icône, de petites modifications seront introduites, à dose homéopathique. Ainsi, on notera par exemple en 1974 l'arrivée des roues Denovo, en option sur la 1275 GT, équipées des pneus Dunlop anti-crevaison et l'incorporation du chauffage

dans l'équipement en série.

Même au plus fort de sa gloire, la Mini a continué à se montrer innovante, lui valant une cote de plus en plus élevée auprès du public. C'est ainsi qu'à partir de 1976, elle se déclinera en modèles spéciaux à thème tels que sportif, à la mode, noble-distingué ou jeune et effronté. Puis la gamme sera simplifiée entre 1980 et 1983, avec la disparition de la Clubman, de l'Estate et du Van. Il ne resta que la Mini Classic au moteur d'un litre et de 40 ch, qui continuera à surfer sur la vague du succès, permettant à l'anglaise d'atteindre le cap de cinq millions d'exemplaires produits en 1986.

Même après le retrait officiel des modèles Cooper, leur instigateur, John Cooper, continuera de développer et à vendre des kits de puissance pour la Mini. En 1990, le groupe Rover, responsable entre-temps de la marque Mini Classic arrête la production du moteur d'un litre avec carburateur en 1992 pour des raisons écologiques. Ainsi, tous les modèles ne seront plus équipés que du moteur 1.275 cm³ à injection. Sa production continuera jusqu'en 2000, avec entre 1993 et 1996 l'apparition d'un modèle cabriolet de série, qui sera produit par Rover. Au terme d'une carrière qui a duré quatre décennies, plus de 5,3 millions d'exemplaires de la célèbre petite anglaise ont été commercialisés dans le monde entier. Au milieu des années 90, Rover Group est repris par BMW Group qui va s'atteler à donner un second souffle à ce modèle mythique.



Austin Mini de l'année 2000. L'une des dernières !!!

Motors

Entretien du mois

par Antoine Delmas





RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN COLLECTIONNEUR

par Antoine Delmas

RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN
COLLECTIONNEUR

Fils de maréchal, Rachid Ameziane n'a paradoxalement pas baigné dans les voitures dans son enfance. Cependant, fort de son tempérament de battant, il a pu se constituer une belle collection de véhicules anciens. Son point fort, c'est sa détermination à vivre sa passion vaille que vaille. Son travail de chirurgien plasticien l'a aidé à avoir plus de sensibilité et de dextérité dans la restauration de ses voitures. Si aujourd'hui, Rachid Ameziane a une préférence pour les automobiles modernes, il n'en conserve pas moins jalousement quelques modèles, qui continuent à le lier à son passé de passionné invétéré.



par Antoine Delmas

RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN
COLLECTIONNEUR



Gentlemen Drivers Magazine : Vous êtes fils de maréchal. Avez-vous baigné dans les voitures depuis votre enfance ?

Rachid Meziane : Pas du tout. Je suis né en 1945, après la guerre. Je me rappelle qu'à cette époque, qu'il n'y avait pas grand-chose, tant au Maroc central que dans le nord, colonisé par les Espagnols. Tout ce qui existait, c'était de vieilles voitures qu'on réparait tout le temps. Il s'agissait essentiellement d'anciennes voitures américaines réparées par l'armée espagnole, notamment des Lincoln et des Packard des années quarante.

Durant cette période, la première voiture moderne que j'ai pu découvrir, c'était une Cadillac, affectée à mon père en tant que voiture de fonction, lorsque nous résidions aux Îles Canaries. C'était pour moi un événement exceptionnel de monter dans une automobile aussi sophistiquée, par rapport à celles que j'avais l'habitude de croiser dans les rues. Je me rappelle qu'un jour mon père a pris la Cadillac pour aller à l'Opéra avec ma mère et à cause d'un court-circuit, ils sont restés bloqués à l'intérieur.

Tout était électrique dans cette voiture. Ils ont dû casser la vitre pour sortir (rires...). Suite à cette aventure, mon père a décidé de ne plus l'utiliser.

Et votre première voiture ?

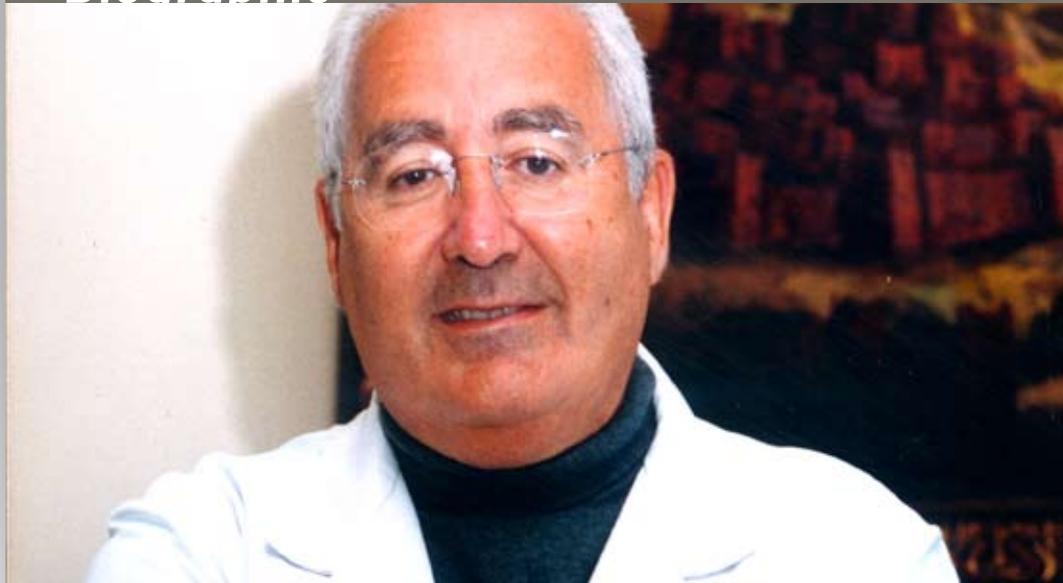
J'ai acheté ma première voiture dans les années soixante à la ferraille, parce que je n'avais pas assez d'argent pour m'acheter une belle voiture. C'était une Simca 5, une franco-italienne conçue par Fiat et produite par les constructeurs Simca et Fiat de 1936 à 1949. Je l'ai achetée à l'époque pour 700 DH. Cette voiture consommait beaucoup d'huile, parce qu'elle était vieille. Je m'amusais à lui mettre des arcs voltaïques sur les bougies. Quand je la démarrais, cela créait une traînée lumineuse et faisait un bruit amusant, mais c'était dangereux, parce que le moteur risquait de prendre feu. À l'époque, ma passion commençait à prendre de l'ampleur et donc, j'avais des rêves plein la tête, mais malheureusement les voitures étaient très chères au Maroc. Du coup, je me suis tourné vers des bagnoles en très mauvais état, pour les refaire. Ce travail de restauration pouvait me prendre d'un à deux ans. C'est ainsi que moi-même, ainsi que plusieurs autres passionnés de ma génération sommes devenus des collectionneurs.

Cette passion n'était sans doute pas à la portée de tout le monde, parce qu'elle nécessitait de solides moyens financiers ?

Au contraire, cette passion était accessible, vu que le prix des vieilles voitures à l'époque était très raisonnable. En tout cas, elles étaient beaucoup moins



Biographie



- 1955* naissance à Agadir ;
- 1960* rescapé du tremblement de terre d'Agadir ;
- 1978* départ pour des études en France ;
- 1986* retour au Maroc et intégration d'une société familiale ;
- 1992* vice-président de la commune de Drarga ;
- 1993* vice-président de FNBTP union régionale et administrateur FNBTP ;
- 1997* réélu membre communal ;
- 2001* administrateur Banque populaire centre sud ;
- 2003* président conseil de surveillance BPCS et membre du CD du CPM ;
- 2008* vice-président CGEM union régionale ;
- 2011* président conseil de surveillance BPCS et membre CD du CPM ;

par Antoine Delmas

RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN
COLLECTIONNEUR

chères qu'à l'étranger. En faisant le tour des ferrailles et des fermes, on pouvait facilement dénicher des voitures intéressantes. Parfois, on se faisait aider par des personnes qui étaient au courant de notre passion et nous mettaient ainsi sur la piste de voitures rares. Il s'agissait, entre autres, de la 300 SL, dont l'acquisition m'a demandé vingt ans de patience, pour la simple raison que son propriétaire refusait de me la vendre. Je voulais tellement la réserver pour moi que lorsque des personnes venaient m'en parler, je leur disais qu'elle avait déjà été vendue (rires...). Un jour, le propriétaire est venu me voir et m'a demandé si je voulais toujours de cette voiture, parce que personne ne pouvait plus la réparer et que ses enfants n'en voulaient pas. Je lui ai répondu que je ne savais pas si je pouvais la prendre, car elle était en très mauvais état. Finalement, je l'ai achetée et avec patience, j'ai pu récupérer les pièces. Pour la restaurer dans les règles de l'art, j'ai récemment fait appel à l'expertise de la maison espagnole Cochellas, spécialisée dans la restauration des Mercedes. D'ailleurs, je ne connais personne au Maroc qui puisse la réparer, à part Omar Damouh, que l'on surnomme le boîteux.

Comme je suis un grand passionné de Mercedes, j'ai acquis une 300 SL à portes papillon, mais je m'en suis rapidement séparé, parce qu'il faisait tellement chaud à l'intérieur qu'il fallait ouvrir les portes en roulant. Elle n'était de toute évidence pas faite pour des climats chauds, comme celui du Maroc.

Vous rappelez-vous de votre première voiture de collection? Était-ce également une Mercedes ?

La première était une Porsche 356 A, de 1953, achetée à la femme du docteur Kari. J'ai travaillé dessus pendant plusieurs années, car elle était pourrie de tous les côtés. Elle était de couleur bleu ciel et elle n'avait pas de freins. J'ai changé la batterie 6V pour une à 12V pour avoir plus de punch. Durant cette période, j'ai connu Omar Bekkari, qui avait également des Porsche et c'est ainsi que nous avons commencé à échanger des pièces. J'avais également une Jaguar V12 E Type, que j'avais emmenée à l'usine à Coventry, pour la refaire complètement. Je l'avais achetée en Angleterre et ils m'ont changé la conduite et tout l'intérieur qui était bleu en blanc. La voiture était tellement basse que je tapais dans les dos d'âne. Ce n'était pas une voiture faite pour les routes marocaines de l'époque.

Bien que c'était une voiture qui m'était très chère, j'ai



dû m'en séparer, parce que j'avais besoin d'argent pour finir ma maison. C'est durant cette période que je suis allé un jour à Tétouan. Les Bennett, qui étaient propriétaires de la maison Mercedes, m'ont contacté parce qu'ils vendaient leur stock de pièces. J'ai acheté tout le stock, qui m'a servi par la suite sur ma 300 SL. J'y ai également dégoté des feux arrières de Cadillac, qui ont par la suite servi à Hervé Arnon. Comme les Bennett étaient mes amis intimes, ils m'ont fait cadeau de l'Austin Seven qui était fabriquée en bois et en tissu. L'Angleterre était alors en guerre et il était donc impossible de la restaurer là-bas. Heureusement, que j'ai rencontré des spécialistes dans la réparation des avions à l'aéroport d'Anfa. Ils connaissaient la technique et m'ont aidé à lui rendre son lustre d'antan. In fine, l'Austin a été donc totalement refaite au Maroc. Il n'y a que le tissu, qui était une sorte de sky très spécial, que j'ai fait venir d'Angleterre. Le moteur, c'est Omar Damouh qui l'a monté et l'a mis en marche. Après l'achèvement des travaux, je l'ai présentée à un concours d'élégance dont j'ai remporté le premier prix. C'est une voiture très spéciale, de 1910.

J'avais aussi acheté une Mercedes 190 SL à Casablanca, qui appartenait à la patronne du Night Club la Notte. Elle était dans un sale état et son moteur était



complètement esquiné. Pour la refaire, j'ai récupéré un moteur neuf à la ferraille.

Il m'arrivait également de trouver des voitures intéressantes à Rabat et à Casablanca, parmi celles vendues par le Palais à la ferraille. Il s'agissait le plus souvent d'américaines. Je m'intéressais également aux motos et je n'hésitais pas à en acheter quand j'en avais l'occasion. C'est ainsi, que j'ai acheté un lot d'une trentaine de motos de police (Harley Davidson et BMW).

Il me faut dire cependant que j'étais plutôt porschiste et que j'aimais les voitures allemandes et beaucoup moins les américaines.

Donc, vous n'avez que des Porsche et des Mercedes dans votre collection...

Non, puisque j'y compte également des anglaises. Ainsi, j'ai acquis une Jaguar XK 140 à Rabat. J'ai également acheté une Bentley qui appartenait à un artiste français très connu et avec laquelle il avait fait un accident grave au Maroc. La voiture a été confisquée et achetée par le Palais Tazi. Elle était loin d'être une aubaine, puisque je n'ai jamais réussi à avoir ses papiers et de plus, elle avait tout l'avant endommagé. Quand j'ai pu le refaire, il a fallu acheter une nouvelle calandre, qui était très chère. Il me manquait également le carburateur et beaucoup de pièces, qui étaient cannibalisées par les copains. Finalement, je me suis résolu à la donner à Omar Bekkari. J'ai également échangé avec lui une Rolls Royce, achetée au Coficom de Tanger, contre une Thunderbird.



par Antoine Delmas

RACHID MEZIAN

LE PLASTICIEN COLLECTIONNEUR

J'ai, en sus, des françaises, puisque j'ai acheté un lot de 10 Citroën DS mis en vente par l'armée. Toutes ces voitures m'ont servi à refaire la DS de mon père que j'utilise aujourd'hui parce qu'elle est très confortable.

Les américaines ne manquent pas non plus à l'appel, car j'ai fait l'acquisition d'un lot de cinq Jeep Willis de l'armée pour trois mille dirhams pièce. J'ai refait trois voitures et j'en ai revendu deux.

Quel lien peut-il y avoir entre un plasticien et la restauration de voitures?

Le plaisir de réaliser quelque chose. Mais il est évident que les approches entre la chirurgie esthétique et la restauration de voitures sont foncièrement différentes. Alors que dans la première, chaque patient est différent de l'autre, ce qui pousse le chirurgien à recourir à plusieurs techniques et parfois à les mélanger, la seconde, elle, est plus simple, puisque la démarche de restauration est la même pour toutes les voitures.

Quelles sont les voitures qui vous ont le plus marqué ?

Je suis quelqu'un qui est fasciné par les moteurs V12 et surtout par leur sonorité. D'ailleurs, j'avais une Jaguar douze cylindres qui m'enchantait beaucoup à ce niveau. La SL modèle 107 des années 80 m'a également beaucoup marqué. Cette voiture m'a accompagné durant mon séjour en Espagne. Personnellement, je reste très attaché à Mercedes et Porsche, parce que ce sont des marques très fiables. Ce sont certes des voitures qui ne sont pas trop belles, mais avec le temps, on finit par s'y habituer.

Pourquoi n'y a-t-il pas jusqu'à maintenant un cadre qui regroupe les collectionneurs ?

On a essayé de mettre en place une association, mais cela n'a pas été possible parce qu'au Maroc, les associations ne fonctionnent jamais. Les Marocains sont indépendants par nature. Alors, quand on s'associe avec une personne c'est bien, avec deux c'est déjà la pagaille et avec trois c'est la guerre (rires..).

Il est vrai qu'en tant que collectionneurs, nous étions en butte à pas mal de problèmes, dont nous avons pu résoudre les plus importants. Auparavant, on achetait une voiture et on devait la refaire en trois



jours pour avoir la carte grise. Ce n'était pas réaliste. On a fait du bruit. Maintenant, on demande le certificat d'immatriculation pour changer les papiers et après la restauration de la voiture, on peut passer le contrôle technique pour avoir le droit de rouler.

Malheureusement, nous n'avons toujours pas l'assurance collection. Personnellement, j'ai une assurance pour chaque voiture. Cela me coûte une fortune. Donc, j'ai pensé à faire une assurance garage. Il y a également cette nouvelle disposition interdisant l'importation d'une voiture de plus de cinq ans, ce qui peut entraver l'importation des voitures anciennes.

Avez-vous déjà été tenté par le Rallye Classic ?

J'ai été invité plusieurs fois par la RAM, mais j'ai toujours décliné. Pas question de casser la voiture qui m'a demandé tant d'efforts pour la restaurer. Si c'est avec la voiture de quelqu'un d'autre, pourquoi pas ? Mais avec la mienne, non ! (rires..). Les voitures de collection ne sont pas faites pour les rallyes. Et même pour faire la route, c'est risqué.

Vous est-il arrivé de regretter une voiture que vous n'avez pas pu acheter ?

Oui, beaucoup de voitures et spécialement une Bentley décapotable. C'était dans les années 70. Son propriétaire en voulait 80.000 DH, que je n'avais pas.

N'avez-vous jamais songé à exposer vos voitures ?

J'avais l'intention de construire un musée à Casablanca





pour exposer mes voitures et pour que les autres puissent exposer les leurs. Ça n'a pas abouti. Et heureusement, car cela aurait été un gouffre financier. Il n'empêche que j'ai eu l'opportunité de parader avec ma 107 Mercedes à San Sebastian et avec la Rolls-Royce décapotable de ma sœur Meriem.

Au Maroc, je ne pense pas que les perspectives soient prometteuses, puisque très peu de voitures sont en état pour concourir et en plus, il n'y a pas d'association qui puisse nous rassembler.

Comment faites-vous pour restaurer vos voitures ?

La restauration, c'est ce qui fait le charme de la collection de voitures anciennes. Et pour être un vrai collectionneur, il faut réhabiliter ses voitures soi-même !

Au départ, j'étais inexpérimenté et du coup, pour refaire mes premières voitures, je faisais appel à des tôliers, pour les décaper et refaire la peinture. Je me rappelle que quand je démontais complètement une carrosserie, elle se tordait. Par la suite, j'ai commencé à souder les portes, avant de faire le reste.

Il est vrai que parfois, on se rend compte que la passion peut parfois nous emmener loin et qu'on tombe dans le déraisonnable. C'est ce constat qui m'a poussé un jour à faire une pause et à me demander ce que j'allais faire avec plus de 80 unités entre motos et voitures, surtout que ne savais plus où les mettre. L'autre problème avec les voitures de collection, c'est qu'elles demandent un entretien régulier. Ainsi, il m'arrive de travailler sur une voiture ou une moto pendant des années et après de la laisser de côté pour restaurer autre chose. Mais au bout d'une année, je m'aperçois qu'elle a besoin d'être retapée de nouveau.

Finalement, j'ai vendu l'essentiel de mes voitures et ce qui me reste se compte sur le bout des doigts. Certaines sont en état de participer à des concours, comme la Triumph, qui est un cadeau d'un ami médecin. La Mercedes 450 SL, elle, a été complètement refaite à Madrid, mais elle m'a coûté une fortune. Aujourd'hui, il ne lui manque que les chromes que je dois refaire. S'agissant de la Mercedes 300 SL, sa restauration sera prise en charge par la maison espagnole Cochellas, spécialiste dans la réhabilitation des Mercedes. Mais je me suis déjà débrouillé pour avoir certaines pièces au Salon d'Essen en Allemagne. J'ai également une Jaguar MK I et une 300 S 6.9 qui appartenaient au palais de Rabat. D'autres voitures me serviront pour les pièces, comme le coupé 300 qui est impossible à refaire, parce que c'est à la fois compliqué et cher. Quelques-unes de ses pièces me serviront pour la 200 et la 300 SL.

À l'avenir, je compte restaurer mes voitures ici, au Maroc. C'est à cette fin que j'ai démarré la construction d'un garage à Settat, qui se distingue par son micro climat sec, comme celui de Marrakech, pour y mettre toutes mes voitures, y compris les modernes. Une équipe composée de trois mécaniciens et de deux tôliers se chargera de la restauration et de l'entretien des voitures.

par Antoine Delmas



YAMAHA

Vmax



Hyper Modified

En octobre 1984, la première 1200 VMax est présentée à Las Vegas, imaginée par le studio JK Design International pour une clientèle américaine. Le design est ainsi sobre et simple !



À l'origine, la VMax devait être distribuée uniquement sur les marchés américain et japonais. Mais l'importateur français Jean-Claude Olivier a convaincu les dirigeants de Yamaha de lui vendre une dizaine de VMax. Il a eu l'idée de faire rouler ces motos pendant l'été sur un lieu très fréquenté : Saint-Tropez. Le coup de publicité est une réussite, les commandes affluent et la direction décide de distribuer la VMax en Europe en 1986.

La VMax Yamaha est un cas unique dans les annales de la moto. Quasi inchangée esthétiquement depuis sa présentation officielle aux États-Unis, cette fabuleuse moto est restée attrayante avec sa ligne étonnante, prouvant le génie de ses pères créateurs.

Historiquement, les évolutions de la VMax restent mineures, même si deux changements importants sont à signaler. Le premier intervient en 1991 : de nouveaux arbres à cames sont montés (pour augmenter la levée des soupapes), permettant d'obtenir plus de couple en bas et de conserver à la moto son côté viril, même avec la nouvelle norme anti-bruit. Le second, réalisé en 1993, touche à la partie-cycle et remédie en partie au principal défaut de la VMax, son freinage, avec l'adoption de disques avant ventilés de 298 mm, d'étriers à quatre pistons et d'une fourche de \varnothing 43 mm à la place de celle d'un

diamètre de 40 mm, source de critique.

Pour 2012 cependant, Yamaha surprend nos gentlemen bikers, avec une VMax Hyper modified. Initiatrice du genre des Muscle Bike, la VMax est conçue pour en jeter plein la vue. Or, dans sa version d'origine, il faut bien reconnaître que la deuxième version de la monstrueuse et onéreuse Yamaha remplit fidèlement le contrat !

Le mythe est de retour ! Le dragster des rues qui avait affolé passants et pavés en 1985 revient sur le devant de la scène. Un engin décalé, aussi bien pour l'époque qu'aujourd'hui.

La marque japonaise, semble toujours penser qu'il est possible de pousser le concept encore plus loin. Yamaha a ainsi confié un VMax à trois des plus créatifs designers de motos, qui ne sont autres que le designer français Ludovic Lazareth, le « hardcore customizer » allemand Marcus Walz et l'Américain Roland Sands,

Le concept est que, passés les 6 000 tr/min, chaque cylindre se voit alimenté par deux carburateurs au lieu d'un seul.

ex-coureur moto californien, pour nous offrir un chef d'œuvre unique, hyper modifié.

Équipée d'un moteur V4, qui assure des couples élevés, le concept est que, passés les 6 000 tr/min, chaque cylindre se voit alimenté par deux carburateurs au lieu d'un seul. Le principe réside dans le fonctionnement d'un moteur à quatre temps. Quand un cylindre est dans sa phase d'admission, celui qui lui est opposé est en combustion. Son carburateur n'est donc pas en activité. Le V-Boost commande l'ouverture de deux clapets qui dévient le mélange air-essence contenu dans le deuxième carburateur, pour alimenter le premier cylindre.

La VMax fait partie de ces modèles au traitement de faveur, particulièrement prisé par les designers, depuis la série VMax Limited Edition et la VMax habillée par Hermès.

Pour quelques-uns des constructeurs les plus créatifs, elle est une source d'inspiration et une manière d'exprimer leur personnalité.

Bref, une VMax reste une VMax : mythique, attachante, splendide... C'est une moto avec une histoire, une moto qui inspire la création, une moto qu'un jour ou l'autre vous rêvez de posséder et qui, lorsque vous franchissez le pas, vous comble par son caractère. Ses défauts deviennent plaisir, vous y remédiez, vous la transformez, vous la bichonnez, bref ... vous l'aimez.

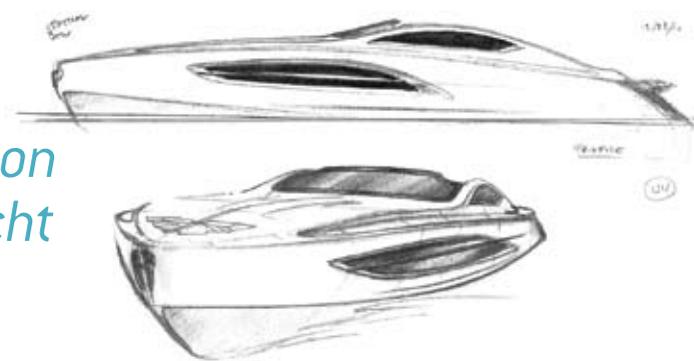
bateau Exception



VOYAGE55

La dernière création du designer et architecte naval Luiz de Basto.

Inspirée des modèles de la marque Aston Martin pour donner naissance à ce yacht de 55 pieds (16,7 m).



Parfois les bureaux de style des grandes marques collaborent à la création d'un nouveau bateau, et parfois l'automobile inspire directement les créateurs de ces yachts pour millionnaires. Amateur de la marque Aston Martin, Luiz de Basto a adapté les canons stylistiques de la marque sur un bateau de 55 pieds. Le nom Voyage est lui même une évocation de l'univers de la marque, qui ne l'a toutefois jamais utilisé.

Les rappels de style sont particulièrement nombreuses, du pare-brise reprenant le dessin de la calandre (soulignée de jaune comme pour certains modèles de compétition de la marque) aux échappements inspirés par les feux arrière, le déflecteur arrière ou encore l'écope latérale habillant la grande vitre de la cabine. Tous les éléments indispensables ont été intégrés, de l'ancre aux taquets. Ceux de la partie avant sont intégrés dans un insert évoquant le dessin des phares, et qui héberge d'ailleurs les feux de position.

La partie habitable tente aussi d'évoquer cet univers, en particulier pour le tableau de commande en deux parties, avec au centre l'accès vers la cabine, dont la porte rappelle la console centrale.

Bien qu'étant techniquement réalisable, ce bateau n'est pas destiné à la production ou à la commercialisation, et a été réalisé avec l'accord d'Aston Martin.



par Antoine Delmas

Michlifen Ifrane

Suite de l'Éton

Un pic d'intimité

La belle et rustique Ifrane, accueille un palace de rêve, de ceux qui exaltent le cœur et apaisent les sens. Dès que vous entrez dans le grand hôtel Michlifen, vous êtes accueilli dans une ambiance digne d'un chalet suisse, avec vue plongeante sur un panorama qui glorifie la splendeur du Moyen-Atlas marocain. Dans ce havre de paix aux couleurs chaudes et au goût raffiné, à quelques pas des magnifiques forêts d'Ifrane, vous vous retrouvez en profonde admiration devant un cadre sublime et pittoresque. Dans le chaleureux hall ou sur l'immense terrasse, vous êtes entouré d'un pur bonheur naturel. Intimiste, feutré, chaleureux, et délicieusement lové au cœur des paysages bucoliques de la région d'Ifrane et de ses multiples lacs pittoresques, l'hôtel Michlifen surplombe soit un merveilleux tapis vert, soit une nappe blanche immaculée, c'est selon. A Ifrane, province au climat doux et tempéré, le soleil est une caresse permanente, et quand la nature déverse ses flocons blancs, l'attrait n'en devient que plus vivifiant.

Un look rustique

L'intérieur de l'hôtel est conçu comme un chalet alpin. Les murs de l'immense lobby sont tapissés tantôt de bois de sapin et tantôt de bois de chêne et de cèdre, émaillés de cheminées au design branché ou au look délicieusement authentique, de peaux de bêtes disposées pour émoustiller vos envies de cocooning, et de sofas moelleux à souhait. Dans le grand hall du Michlifen, une envie de siroter un Chardonnay vous envahit doucement, et vous titille le palais. Pour ce faire, un bar ponctué de tabourets au design exotique, à l'éclairage subtil et feutré, n'attend que votre bon plaisir. Le tout est entouré d'une vaste terrasse, donnant sur la grande piscine de l'hôtel et sur l'incontournable panorama, les toits aux tuiles rouges et l'immensité luxuriante. En matière de gastronomie, le palace atteint des sommets non négligeables, et s'enorgueillit d'une cuisine d'une rare finesse, à la hauteur du cadre enchanteur. Le restaurant marocain « Almaz » (montagne en berbère) offre des plats traditionnels et savoureux, rivalisant avec la haute cuisine du restaurant « La Grande carte », à l'égard duquel le plus fin des gourmets n'aurait rien à redire.

Le luxe chaleureux

Sur 10 hectares de superficie, l'hôtel offre une large gamme de services, et dénombre 71 unités, 44 suites

et 26 chambres. Le spa est d'une intimité exquise, équipé d'une large panoplie de prestations - sauna, jacuzzi, douche à pluie, deux hammams aux tables chauffées, salles de massage prestigieuses, piscine chauffée, balnéothérapie - l'ensemble conçu pour assurer un summum de bien-être. Les ailes de l'établissement sont divisées en thèmes, selon les goûts de chacun, et les espaces qui les relient sont vastes et aérés, traversés de couloirs spacieux et de petits salons conviviaux. Les ailes « savoyarde » et « tyrolienne » baignent dans des couleurs chaudes et apaisantes, et la partie « nordique » est égayée par une touche épurée, se reflétant dans les meubles au design rétro et aux murs agréablement ponctués de bois blanc traité. Le « Lodge américain » est agrémenté de bois fin, disposé parfois en demi-cercle, et de salles de bain en pierre et en ardoise. Deux duplex royaux, d'un luxe hors pair, trônent dans les vastes couloirs du palace, conçus sur deux niveaux. Chacun est équipé d'un ascenseur privé, d'une terrasse, et de prestations assurant aux heureux occupants une opulence inouïe.

Au Michlifen, rien n'est laissé au hasard, et tout est soigneusement élaboré, pour un confort sans bornes. Après les affres des grandes villes, Michlifen est un refuge au charme intimiste, dont la quiétude chaleureuse embrasse curieusement les sens.

IWC

Schaffhausen

Portugaise Yacht Club Edition Volvo Ocean Race 2011-2012 CHRONOGRAPHE

Pour le départ officiel de la régates Volvo Ocean Race 2011-2012, la manufacture IWC Schaffhausen, chronométrier officiel, a présenté une édition spéciale de la Portugaise Yacht Club Chronographe : l'Édition « Volvo Ocean Race 2011-2012 », un garde-temps en titane (45.4 mm) doté d'un cadran noir en carbone et du calibre 89361 manufacture avec fonction Flyback.

En hommage à la prestigieuse régates et aux performances de pointe qu'elle exige d'athlètes d'exception durant neuf mois, la manufacture horlogère IWC Schaffhausen lance une édition spéciale, la Portugaise Yacht Club Chronographe Edition « Volvo Ocean Race 2011-2012 » d'IWC Schaffhausen, un garde-temps en titane doté d'un boîtier de 45.4 mm. Avec une étanchéité de 6 bar, une couronne vissée et protégée, sa robustesse et sa résistance sont garanties.

Equipé du calibre manufacture 89361 disposant d'une fonction Flyback et d'un affichage analogique des temps chronométrés plus longs sur un guichet au moyen de deux aiguilles lumineuses, ce modèle est équipé d'un index également lumineux et d'un bracelet en caoutchouc noir avec boucle déployante. Le fond, en verre saphir, permet d'observer le remontage IWC à double cliquets, tandis que la gravure « Edition Volvo Ocean Race 2011-2012 » indique clairement à qui ce chef-d'œuvre est dédié.

Le partenariat entre IWC Schaffhausen et Volvo Ocean Race offre une nouvelle opportunité à la manufacture de démontrer son expertise en termes d'ingénierie,

de technologie et de qualité. En effet, seule une entreprise capable de satisfaire à des normes de précision, de perfection et de durabilité aussi élevées peut être à la hauteur de cette prestigieuse course en haute mer !

En fait, IWC n'est pas seulement le chronométrier officiel de la Volvo Ocean Race 2011-2012, il décerne aussi un prix par étape dans le cadre de l'IWC Schaffhausen Speed Record Challenge. Le trophée IWC sera remis à l'équipe réalisant la plus longue distance en 24 heures lors d'une étape. Le parcours comprend des escales au Cap (Afrique du Sud), à Abu Dhabi (EAU), à Sanya (Chine), à Auckland (Nouvelle-Zélande), à Itajaí (Brésil), à Miami (USA), à Lisbonne (Portugal) et à Lorient (France).

Lors de l'arrivée en Irlande, à Galway, la manufacture horlogère suisse récompensera les onze membres de l'équipage auteur du record des 24 heures le plus rapide en leur remettant une Portugaise Yacht Club Chronographe Edition « Volvo Ocean Race 2011-2012 ». Le record actuel est de 596,6 milles marins (1105





km) en 24 heures, réalisé par Ericsson 4, le vainqueur de la Volvo Ocean Race 2008-2009.

La manufacture IWC Schaffhausen soutient également l'équipage Abu Dhabi Ocean Racing en tant que sponsor officiel. L'équipage de l'Abu Dhabi Tourism Authority (ADTA) est le premier challenger arabe, et c'est le Britannique Ian Walker, double médaillé d'argent olympique, qui est aux commandes du monocoque en tant que skipper.

Les hommes qui participent à cette course relèvent chaque jour des défis à la limite du possible et IWC Schaffhausen dédie à leur esprit d'équipe et à leur sportivité hors du commun une montre quasiment créée pour affronter la rudesse des conditions prévalant en haute mer. De quoi stimuler bien des envies !

Grand Prix de L'UNION DU MAGHREB ARABE

Le 18 décembre dernier, la Société royale d'encouragement du cheval (SOREC) organisait à l'hippodrome de Casablanca-Anfa, l'édition 2011 du Grand Prix de l'Union du Maghreb arabe. Cette importante manifestation hippique a vu la confrontation des meilleurs chevaux pur sang arabes et pur sang anglais de Libye, de Tunisie et du Maroc, lors de cinq courses de prestige.

Le Grand Prix de l'Union du Maghreb arabe (UMA) est une importante manifestation hippique Internationale, dont le lancement remonte à 1970, avec une première édition organisée en Algérie. L'instauration de ce Grand Prix répondait à l'époque à une volonté de promouvoir l'échange d'expertise dans le domaine hippique, mais également la compétition sportive et l'esprit de fraternité entre trois pays du Maghreb reconnus dans le domaine de l'élevage des chevaux de course, en l'occurrence : le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

Réservé à l'origine uniquement aux chevaux pur sang anglais nés et élevés au Maghreb, cet événement, dont l'organisation était à chaque fois confiée à l'un de ces trois pays a longtemps été organisé selon un calendrier irrégulier. Après les éditions de 1970 et de 1971, organisées à l'hippodrome du Caroubier à Alger, celle de 1972 tenue à Rabat a été remportée par Nesrine, une jument issue d'une écurie marocaine. En 1973, le Grand Prix de l'UMA se tient à l'hippodrome de Kassar-Saïd à Tunis. En 1974, l'organisation échoit à l'Algérie, avant de revenir au Maroc en 1975. En 1976, 1978 et 1979, cette manifestation se déroule en Tunisie, l'édition 1977 étant organisée à Rabat.

C'est à cette époque que les pur sang arabes font leur entrée parmi les races de chevaux habilitées à concourir dans ce Grand Prix, à l'origine réservé aux pur sang anglais. Pendant les années 80 et 90, l'organisation du Grand Prix du Maghreb devient plus épisodique, avec seulement deux éditions : celles de



1982 et de 1991, organisées en Tunisie. L'édition 1982 a été marquée par un doublé de l'écurie marocaine du colonel Hammou Hassan, et surtout par la victoire éclatante de Premier Mister, célèbre représentant de l'écurie du Haras royal, lors du Critérium maghrébin des 2 ans. Une suspension de plusieurs années suivra, avant que cet événement ne soit réorganisé en Tunisie en 2006, lors d'une édition marquée par une autre victoire du Haras royal, grâce à une belle performance de la pouliche Chamour, lors du Prix de la Fédération maghrébo-européenne des autorités hippiques.



En 2008, les autorités hippiques maghrébines décident de rendre annuelle l'organisation de ce Grand Prix, à l'issue d'une réunion au sommet tenue à Casablanca. En vertu de ce nouveau calendrier, la Libye, nouvellement admise parmi les pays organisateur du Grand Prix de l'UMA abritera l'édition de l'année 2009. L'édition 2011 se voulait celle de la confirmation et de la relance de ce Grand Prix, aujourd'hui quarantenaire. Le programme de la journée prévoyait une confrontation lors de cinq courses entre des chevaux de races pur sang arabe et pur sang anglais issus du Maroc, de Tunisie et de Libye.

Au final, ce sont à peu près une trentaine de pur sang arabes et anglais spécialement acheminés pour cette occasion de Tunisie et de Libye, qui sont venus se confronter à leurs homologues marocains sélectionnés

En 2008, les autorités hippiques maghrébines décident de rendre annuelle l'organisation de ce Grand Prix, à l'issue d'une réunion au sommet tenue à Casablanca.

au terme de trois courses qualificatives, organisées durant les mois de novembre et décembre 2011.

Au-delà de son caractère sportif, cet événement organisé par la Société royale d'encouragement du cheval revêt une dimension socioculturelle qui en fait une plateforme d'échange et de rapprochement entre les peuples du Maghreb arabe. Comme quoi, si la politique ne s'y met pas, les chevaux eux, peuvent mettre la patte à la pâte !



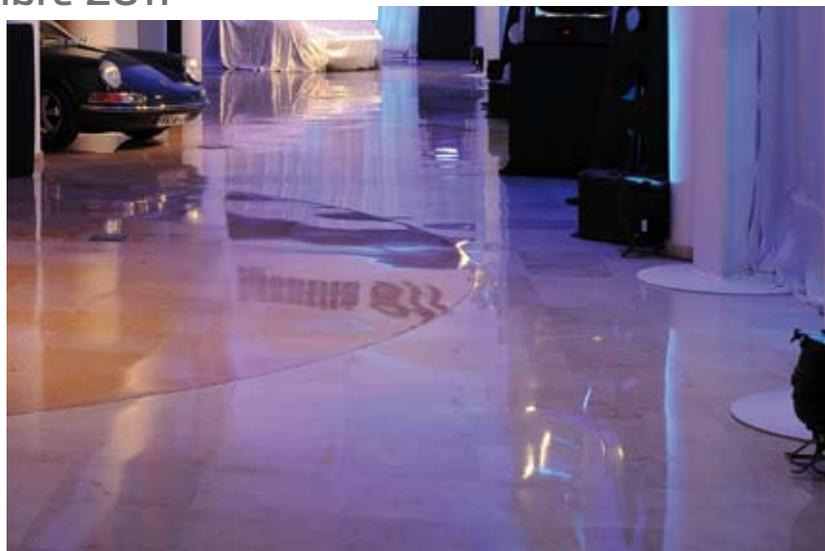
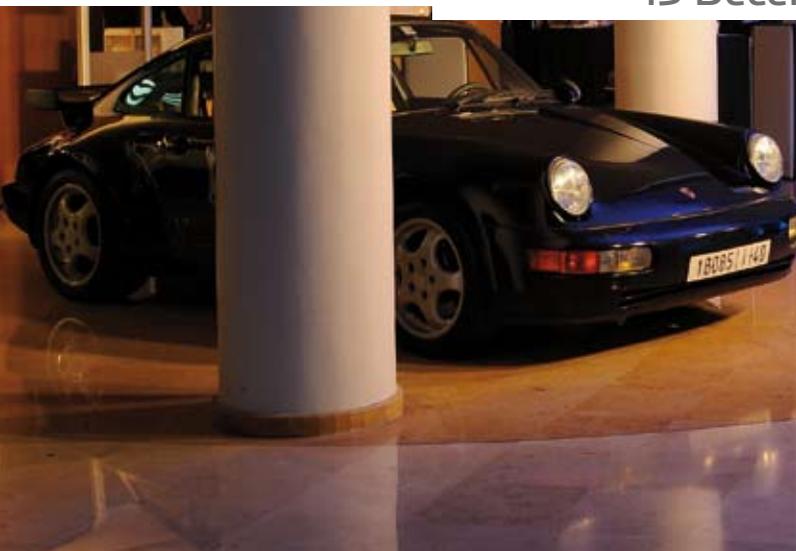
par Antoine Delmas

Lancement

Nouvelle Porsche 911



15 Décembre 2011



Showroom de la Centrale Automobile Chérifienne





Mr et Mme El Baz accompagné d'un invité



Mme El Baz et Mme Chouafi



Mr Victor El Baz et Mr Loïc Roix



Mr Robert Marach, et Mr Loïc Roix



ROMEO Y JULIETA

Churchill Wide

Habanos S.A. lance un nouveau cigare dans la gamme « Churchill ». Après le Churchill et le Short Churchill apparu en 2006, voici le Wide Churchill. Cette vitole d'un cepo de 55 (21,83mm) pour une longueur de 130mm, est présentée en boîte de 10 et 25 modules.



Née en 1875 et créée par Inocencio Alvarez et Manin Garcia, Romeo y Julieta reflète le goût de l'amateur de l'époque. La marque a été rachetée par Don Pepin Rodriguez, en 1903. Cette marque véhiculait une image commerciale forte, un symbole de réussite. Don Pepin Rodriguez, génie du commerce, considéré à l'époque comme le meilleur vendeur de havanes au monde, a même envisagé d'acquérir le palais des Capulet, à Vérone, pour le transformer en magasin de cigares. Il a été retenu dans ses ambitions, par Juliette, sa conjointe, à qui il confia la tâche de répandre le prénom à travers toute l'Europe. Son neveu Hipolito poursuivra le développement de la marque, en la modernisant. Romeo y Julieta, c'est aussi et surtout la simplicité de sa bague et le diamètre imposant de son module.

*Winston Churchill
était l'un des plus
fervents fumeurs
des cigares
Romeo y Julieta*



ROMEO Y JULIETA

HABANA·CUBA



Au fil des années, Romeo y Julieta est devenue l'une des marques les plus connues et appréciées parmi toutes celles que compte Habanos, la vitole « Churchill » ayant pour beaucoup contribué à la renommée de cette marque. Le nom « Churchill » nous évoque d'innombrables images sur le Habanos et son histoire. Winston Churchill était l'un des plus fervents fumeurs des cigares Romeo y Julieta.

En 2010, Habanos S.A présente un nouveau vitole dans le portefeuille Romeo y Julieta, pour rendre hommage à Winston Churchill.

Romeo y Julieta profite d'un grand prestige à travers le monde et offre aux aficionados l'un des plus larges assortiments de formats parmi les marques de Habanos, tous fabriqués totalement à la main et avec des feuilles entières. En 2010, Habanos S.A présente le

Wide Churchill, grand frère du « Short Churchill » qui a fait son apparition en 2006. Romeo y Julieta rend avec le « Wide Churchill », un nouvel hommage à Winston Churchill, qui a contribué à la notoriété de la marque. Son diamètre de 2.2 cm le positionne comme le plus gros calibre de Romeo y Julieta, pour une longueur de 13 cm. Les fidèles de la marque apprécieront bien sûr sa grosseur, mais surtout ses arômes légers, son équilibre, sa douceur et sa parfaite combustion, qui brille par un mélange équilibré et aromatique, lié à son élaboration avec des feuilles sélectionnées de la région de la Vuelta Abajo.

Ce nouveau cigare fera le bonheur des aficionados de la marque Romeo y Julieta, grâce à une exquise combinaison de passion et d'excellence. Alors avis aux passionnés ! Le lancement du Wide Churchill au Maroc est prévu pour 2012.

BLACKBERRY PORSCHE DESIGN

La révolution en marche

RIM vient de confirmer le lancement de son BlackBerry P9981, dont le look a été confié à l'équipe de Porsche Design, Le studio n'en est pas à sa première réalisation dans les périphériques informatiques. En effet, c'est déjà cette équipe qui a réalisé certains disques durs externes pour le compte de LaCie. Le BlackBerry Porsche Design P9981 sera très prochainement vendu au Royaume-Uni, ce qui sera donc le premier pas de ce smartphone très particulier en Europe. Cependant, le placement relativement restreint de ce modèle le cantonne au marché de luxe. Il n'est pas donc étonnant d'apprendre qu'il sera exclusivement vendu par le magasin Harrods. Son tarif sera de 1275 livres, soit environ 1500 euros. Un tarif qui risque de ne pas intéresser une vaste foule au vu des caractéristiques et d'un design qui ne plaira pas à tout le monde.

Pour en revenir au smartphone, il conserve le format habituel avec un écran de 2.8 pouces ainsi qu'un vrai clavier en dessous. Par contre, les traits sont plus droits, les lignes tendues, les boutons plus carrés... bref un look qui est aux antipodes des autres modèles de la marque.

Au niveau des caractéristiques techniques, ce smartphone RIM dispose de :

- . Écran 2.8 pouces (640x480 pixels, 287 dpi)
- . SoC Qualcomm Snapdragon MSM 8655 à 1.2 GHz
- . 768 Mo de mémoire vive
- . 8 Go de stockage
- . Lecteur de cartes microSDHC (jusqu'à 32 Go)
- . HSPA+
- . Wi-Fi 802.11n (Dual band 2.4 GHz / 5 GHz)
- . Bluetooth
- . NFC
- . Caméra 5 Mpixels avec flash et zoom numérique 4x
- . Enregistrement vidéo HD 720p
- . GPS, accéléromètre, proximité
- . Clavier 35 touches et trackpad optique
- . 1 prise jack 3.5 mm
- . Dimensions : 115x67x11.3 mm
- . Poids : 155 grammes

Comme on peut le voir, il manque certains détails encore comme l'autonomie, que le constructeur ne précise pas sur la page dédiée à la bête. Vous noterez d'ailleurs que celle-ci ne fait aucune mention de la partie téléphonie, et encore moins de la 3G, un comble.

Le BlackBerry P9981 est livré sous BlackBerry OS 7. RIM n'évoque pas de prix officiel, cependant, d'après les rumeurs, il serait vendu à 2000 \$ canadien, soit 1700 € environ, un tarif pour le moins exclusif. Cela tombe bien puisque le constructeur canadien aurait décidé d'en faire une édition limitée...



ROLLS ROYCE

Watch Concept

Toujours dans les concepts indépendants, un petit clin d'oeil pour cette très belle étude de style autour d'un concept de montre de luxe dont le style s'inspire de la forme et des lignes du moteur de la très impressionnante Rolls-Royce Phantom. Sobrement baptisée « Rolls Royce Watch Concept » et imaginée par le designer Nicolas Lehotzky.

Celui-ci essaie de changer le monde des montres bracelets, grâce à ses créations uniques et innovantes. Il a juste fait part de son concept de Rolls Royce sur la base d'une Jacob & Co. Quantin. Cette montre a été conçue avec un mouvement qui a été inspiré par le moteur de la célèbre Rolls-Royce Phantom, en utilisant un ensemble de barils pour indiquer l'heure. L'énergie cinétique est stockée dans les 6 fûts verticaux. Si vous regardez du côté gauche de cette montre, vous remarquerez une miniature de la ceinture de conception du moteur relié au mécanisme de remontage.



EMPTY MEMORY

By Logical Art

Superbe réalisation issue de la collaboration entre les designers Yoo-Kyung Shin et Hanhsi Chen, fraîchement diplômés du Royal College of Art, et toute première création proposée sous le nom de leur studio Logical Art, un très gros coup de coeur pour les splendides « Empty Memory », de très belles clés USB d'une capacité de 4 Go offrant un style et un traitement digne de véritables bijoux. Proposé à partir de 50 Livres directement sur leur site.

www.logical-art.co.uk



T2o

Trotinette bambou

Vu le calendrier et le ciel, le plein phares de la semaine portera sur une création Porsche Design déjà collector. La valse des produits dérivés du constructeur s'adapte aux premiers frimas et à l'ouverture des pistes. Souvenez-vous du calendrier de l'avent Porsche Design à 1 million d'euros. Si vous avez réussi à vous procurer un des 5 exemplaires produits, vous avez sans doute déjà ouvert toutes ses fenêtres. Sinon, il est toujours possible de se rabattre sur une luge, là encore imaginée par le studio Porsche Design. Plus sportif et moins dispendieux.

Au delà de l'insolite de dévaler les pistes sur un engin griffé du blason souabe, on peut pousser le clin d'œil plus loin : pas question de galvauder les valeurs Porsche! Ainsi, poids contenu (4 kg) grâce à l'usage de composites, maniabilité et freinage de pointe ont dicté sa conception. Le design épuré de ce bobsleigh de poche lui a même valu une récompense au Red Dot design award 2010. L'engin est disponible sur le site Porsche Driver Selection, moyennant 225 €. Également proposée sur le catalogue en ligne, une luge plus traditionnelle est également proposée. Réalisée en aluminium et simili-cuir, elle complètera la panoplie hivernale pour 399 €.



Lifestyle

Évasion

de rêve

par Hicham Rehane

Autodrome

José
Carlos
Pace



Non loin des magnifiques plages brésiliennes, se dresse la plus grande ville du Brésil et de l'hémisphère sud, Sao Paulo. Mégalopole incontournable par son envergure, mais aussi par ses curiosités sans nombre, la ville voue un véritable culte à son enfant bien-aimé, le pilote Ayrton Senna, à travers de nombreux hommages qui lui sont rendus, tout au long des avenues. C'est là que nous vous emmenons, chers Gentlemen, pour vous faire découvrir l'Autódromo José Carlos Pace.





L'Autódromo José Carlos Pace est un des circuits sur lesquels se court le Grand Prix de Formule 1 du Brésil. Il est situé dans le quartier d'Interlagos, dans la zone sud de la ville. Il tient son nom du pilote de F1, mort en

1977 dans un accident d'avion.

La construction de ce premier circuit brésilien commence en 1938 et la piste, d'une longueur de 7 960 mètres, sera pavée l'année suivante. Il sera inauguré le 12 mai 1940 à l'occasion du 3e Grand Prix de la ville de São Paulo, et attire environ 15 000 spectateurs.

Le nom original du circuit, Interlagos (littéralement « entre les lacs »), vient du fait qu'il est construit entre deux grands lacs artificiels (Guarapiranga et Billings), creusés pour subvenir aux besoins en eau et en électricité de la métropole brésilienne.

Ce circuit est l'un des rares, avec l'Autodromo Enzo e Dino Ferrari, le circuit d'Istanbul Park et le circuit urbain de Marina Bay, également utilisés en Formule 1, à tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Le tracé actuel date des années 1990, quand le circuit original a été raccourci pour mieux correspondre aux nouvelles normes de la FIA. La conséquence de cette réduction a été notamment la perte de trois longues lignes droites et de trois virages rapides tandis qu'un virage fut inversé et un autre créé. Le tracé original, qui permettait aux voitures de rester à pleine charge pendant plus de vingt secondes, était considéré comme très dangereux. La piste actuelle possède une très longue section droite, des virages rapides, ainsi que des zones plutôt lentes. Ce circuit est jugé intéressant, car il suit la topographie vallonnée du terrain, ce qui rend le pilotage plus difficile et demande plus de puissance au moteur.



Inspirée du circuit de Roosevelt Field de New York, la piste de l'Autodromo José Carlos Pace développe sur près de 8 km un ensemble de courbes rapides, ceinturant une section intérieure raide et sinueuse. C'est un amphithéâtre naturel où la visibilité est excellente et auquel la proximité de Sao Paulo assure une grande affluence. En novembre dernier, il accueillait le dernier Grand Prix de Formule 1 de la saison, un rendez-vous qui ne manquait pas de surprises. 20 ans après qu'Ayrton Senna ait obtenu son 3e titre de champion du monde, son ombre plane toujours sur le circuit.



Don Jacot

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 débuta 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, Detroit, MI

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





Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH

Gentlemen
DRIVERS

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkaronfol, angle bd Yacoub El Mansour -
2^e 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