25 DH

Mars 2011 - NUMÉRO 15

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

GILBERT GUZZO
LE MAITRE ARTISAN

Rolls Royce
Ghost p.32
La baby Rolls

Porsche
Boxter p.43
Encore plus sportif

Jaguar
XKRS p.46
The british supercar

Ferrari
F40 p.44
L'icône des petites citadines

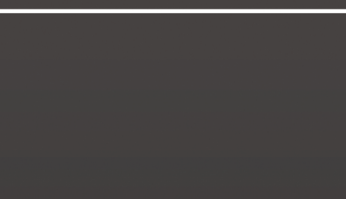
Gold pour elle

Maroc Telecom

Exclusivité Gold

À l'achat d'un poste Nokia N9

+



haut parleur Nokia
Offert**

Club Gold
aux femmes d'exception, un traitement d'exception

Le club Gold privilégie ses clientes les plus fidèles en leur offrant des avantages en or. Aujourd'hui, la journée de la femme est l'occasion pour une nouvelle offre exceptionnelle : des hauts parleurs Nokia vous sont offerts pour l'achat d'un poste haut de gamme Nokia N9 rose ou blanc.*

*Pour tout réengagement de 24 mois - Couleurs des postes en édition limitée.
**Offre exclusive aux 100 premières clientes du club Gold.

Appelez le **999**

Itissalat Al-Maghrib - Société Anonyme à Directoire et à Conseil de Surveillance au Capital de 5.274.572.040 Dh - RC 48 947 - Siège Social : Avenue Annakhil, Hay Ryad, Rabat.

VISA PLATINUM,

accédez à un monde...
Pur platinum !

* Dans le respect de la réglementation de l'Office des Changes.
** Coût d'une communication nationale vers un numéro fixe.

Chaque jour, une envie, des avantages... Un monde de prestige.

Votre carte VISA PLATINUM du Crédit du Maroc vous ouvre les portes d'un monde de privilèges et vous permet l'accès à de nombreux services et avantages inégalés.
Imaginée pour être le partenaire de votre vie au quotidien, mais aussi pour vous accompagner dans vos moments exceptionnels, la carte VISA PLATINUM vous offre :

- une capacité de retraits et paiements élevée adaptée à vos besoins,
- la possibilité de recharger vos dotations en devises*,
- la sérénité lors de vos voyages à l'étranger, avec son service de remplacement de carte en urgence.

Des privilèges exclusifs accessibles dans le monde entier : des réductions sur une sélection d'hôtels les plus luxueux ainsi que 30 % de réduction dans plus de 300 clubs de Golf dans le monde entier.

مصرف المغرب
CRÉDIT DU MAROC

Plus simple, plus vite, plus pratique

Crédit du Maroc - Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance au Capital de 890 380 300 DHS - **Siège social :** 48-58, boulevard Mohammed V - 20 000 Casablanca - B.P. : 13 579
Service clientèle : A partir du Maroc : 05 22 477 477** - A partir de la France : N° Azur 0 810 00 36 16** - info@ca-cdm.ma / **Site web** : www.cdm.co.ma

Édito

Ahmed Kseibati

Nous avons le sentiment de nous associer et d'associer étroitement nos lecteurs, de plus en plus nombreux, à notre aventure, que motivent la passion pour l'automobile et la volonté d'entreprendre. Si la réussite est souvent le fruit de bien des hasards, elle a nécessairement besoin, pour s'épanouir, d'un contexte favorable.

Convaincus que la culture est un vecteur d'épanouissement des peuples, nous souhaitons pour notre part y contribuer, sachant que dans ce domaine, le terrain reste très vaste et varié, mais aussi très accueillant. C'est dans ce but qu'à partir de ce numéro, une nouvelle rubrique culture a vu le jour et nous y mettrons chaque mois en avant un volet de cet univers si captivant.

Malgré un contexte économique mondial et national plutôt morose, le marché du très « haut de gamme » est toujours florissant, ce qui permet d'envisager l'avenir avec optimisme pour ce secteur de l'industrie automobile. Par contre, le contexte psychologique, lui , est beaucoup moins favorable, pour cause de psychose anti-capitalistique et d'un scepticisme grandissant sur tout les marchés, qu'il soient internationaux ou nationaux .

Pour notre part, nous continuerons d'émerveiller nos lecteurs, ne serait-ce que durant le petit moment consacré à la lecture de Gentlemen Drivers , le temps de souffler un peu et de rêver, avant de retourner à la grisaille intellectuelle qui a cours, ces dernier temps .

Sommaire

06 Motors

06›10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12›16 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
18›20 **Essai** Opel Insignia Bi Turbo par Ahmed Kseibati
22›26 **ActuEvènement** Salon de Genève 2012 par Hamid Benmaarouf
28›31 **AutoConcept** Range Rover Evoque Concept par Youssef Bennour
32›35 **AutoException** Rolls Royce Ghost par Hamid Benmaarouf
36›40 BMW M6 : Emotions fortes par Youssef Bennour
42›45 **AutoNouveauté** Porsche Boxster : Encore plus sportif par Youssef Bennour
46›49 Jaguar XKR-S : The British supercar par Youssef Bennour
50›56 **AutoLégende** F40 : Le fabuleux testament d'Enzo par Hamid Benmaarouf

58›69 **Entretien du mois** GILBERT GUZZO
LE MAÎTRE ARTISAN par Hamid Benmaarouf

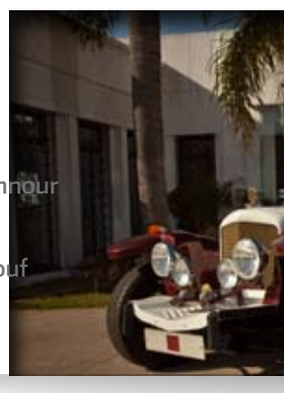
70›71 **MotoException** Honda Goldwing par Lina Mouafak
72›73 **BateauException** Wally Ace par Hicham Rehane

74 L'Homme

74›75 **Hôtel & Resort** La ferme berbère par Paola Franghie
76›77 **Montres** Parmgiani Fleurier Tonda Quantieme Annuel Retrograde par Lina Mouafak
78›79 **Culture** Bosendorfer par Lina Mouafak
80›81 **Sport d'élite** Mazagan Golf Academy par Lina Mouafak
82›83 **Actu Evènement** Lancement nouvelle BMW série 3 par Antoine Delmas

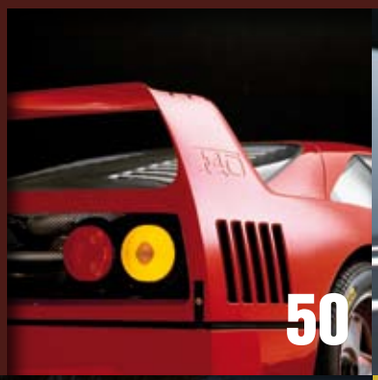
84 Lifestyle

84›85 **Cigare** Trinidad Foudadores par Antoine Delmas
86›87 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
88›91 **Evasion** Circuit Indianapolis par Lina Mouafak
92›93 **Art** Gérard Weygand par Antoine Delmas



Gentlemen DRIVERS

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


50

32

76

58

46

36

84

72

28

70

42

Nationales

par Youssef Bennour

Inauguration de l'usine Renault-Nissan à Tanger

Sa Majesté le Roi Mohammed VI a inauguré, le 9 février 2012, l'usine de l'Alliance Renault-Nissan à Tanger, en présence de Carlos Ghosn, pdg de Renault et de Nissan. La nouvelle usine Renault-Nissan de Tanger représente un investissement d'un milliard d'euros et se prévaut

d'une capacité de 400.000 véhicules par an, permettant de poursuivre le succès mondial rencontré par la gamme Entry. Cette usine, la plus grande usine automobile au sud de la Méditerranée, est par ailleurs la première usine automobile au monde à être à zéro émission de CO2 et à zéro rejet d'eaux industrielles. Les émissions de CO2 ont été réduites de 98% (par rapport à une usine d'une capacité de production équivalente de 400.000 véhicules par an), soit environ 135.000 tonnes de CO_2 évitées par an. L'usine n'émettra aucun rejet d'eaux usées d'origine industrielle dans le milieu naturel, et le prélèvement des ressources en eau pour les process industriels a été réduit de 70%.

L'usine démarre avec la production de deux nouveaux modèles Entry : la familiale Lodgy et un petit véhicule utilitaire, également décliné en version véhicule particulier. Un dispositif de formation important a été mis en place pour positionner Tanger au meilleur niveau en termes de qualité et de performance. À Tanger, Renault et le Maroc ont créé un Institut de formation aux métiers de l'industrie automobile (IFMIA), financé à 100% par l'État marocain, pour les salariés de l'usine ainsi que pour ceux des équipementiers.

Lors de la cérémonie d'inauguration, Carlos Ghosn a déclaré : « Renault et Nissan partagent avec le royaume du Maroc de grandes ambitions de développement industriel. Grâce à l'engagement de Renault et de ses partenaires et au soutien sans faille du gouvernement marocain, notre usine est en bonne voie de devenir une nouvelle référence de l'industrie automobile mondiale ».

La 19e édition du Rallye Classic du Maroc du 17 au 24 mars

Au fil des années, le rallye international Maroc Classic s'est imposé comme un rendez-vous incontournable pour les amateurs de voitures anciennes, qui donnent libre cours à leur passion, dans un cadre qui séduit par la beauté des paysages et l'hospitalité des habitants. L'aventure continue pour le Rallye Classic « La Route du cœur », avec l'organisation de la 19e édition, du 17 au 24 mars. Cette édition sera conduite par Jean Noël Lactuit, nouveau patron de ce rallye. Les participants seront appelés à parcourir 2.147 kilomètres pour rallier Marrakech à partir de Rabat. Lors de ce périple, ponctué de sept étapes, ils auront rendez-vous avec une belle diversité de routes et de paysages. La première étape reliera Rabat à Fès, puis le Rallye se dirigera vers Bin El Ouidane, Ouarzazate et Agadir, pour finalement atteindre la ville ocre. Soixante quinze équipages répartis dans les deux catégories « Classic »

(52 voitures produites entre 1930 et 1983) et « Prestige » (23 voitures produites à partir de 1984), s'aligneront sur la ligne de départ de ce rallye.

Pour rappel, Le Rallye Classic « Route du cœur » n'est pas une course de vitesse mais de régularité. Pour l'édition 2011, les participants ont eu à affronter 19 épreuves de régularité routière (ERR). Leur classement est déterminé par l'addition des pénalités encourues sur chaque ERR. Selon le profil de chaque épreuve, différentes moyennes sont proposées aux concurrents, et chaque participant se prononce pour celle qui lui convient le mieux pour disputer l'épreuve. Ainsi, l'objectif pour chaque pilote est de respecter la moyenne choisie, ce qui exige une grande concentration et un contrôle de tous les instants des instruments de mesure autorisés à bord des voitures : chronomètre, compteur kilométrique très précis (tripmaster) et table de moyennes. Les participants doivent respecter, sur une distance donnée, la moyenne proposée, vérifiée par un certain nombre de contrôles secrets. Seule la distance de l'épreuve est connue par les participants au départ de chaque ERR.

Partenaire Officiel

ملكة جمال المغرب
Miss Maroc

FORD **FIESTA**

Belle, Intelligente... et Abordable.

Toujours aussi sublime, la Ford Fiesta est loin de n'avoir que sa beauté comme seul atout... Ordinateur de bord multifonction, Régulateur de vitesse, Bluetooth à commande vocale, Climatisation automatique, Radio CD/MP3 et surtout des offres exceptionnelles **jusqu'au 31 mars** !

Essence à **122 000 Dh**

Diesel à **156 000 Dh**

Photos non contractuelles

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
- Kénitra : 05 37 37 99 86 / 31 26
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Rabat : 05 37 72 52 46 / 73 08 95
- Meknès : 05 35 55 12 70 / 72
- Ataouia : 05 24 23 56 60
- Tanger : 05 39 95 11 11
- Tanger : 05 39 39 40 56
- Chemaia : 05 24 46 90 90
- Fès : 05 35 62 59 51 / 40 31
- Settat : 05 23 72 00 81
- Kenia Ba Med : 05 35 62 89 32
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Marrakech : 05 24 44 84 22
- Marrakech : 05 24 35 47 20
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Beni Mellal : 05 23 48 31 19
- Agadir : 05 28 84 29 95 / 39 73
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Safi : 05 24 46 28 10
- Safi : 05 24 63 03 63
- Tetouan : 05 39 71 52 06 / 07
- Dakhla : 05 61 95 27 96

Ford

www.ford.ma

Nationales

par Youssef Bennour

Le circuit de Marrakech devient **le circuit international Moulay El Hassan**

Le retour de Marrakech Grand Prix dans le calendrier mondial de la FIA ne pouvait se faire sous de meilleurs auspices. En effet, le Roi Mohammed VI a non seulement renouvelé Son Haut Patronage à l'événement RACE OF MOROCCO, qui accueille les 13, 14, et 15 avril 2012, le FIA WTCC et l'AUTO GP (Formule3000), mais il a accordé l'honneur de faire entrer dans la légende du Royaume le Circuit International de Marrakech, qui devient désormais: Le Circuit International Moulay El Hassan. À cet égard, le directeur général de l'évènement a exprimé toute sa satisfaction, en déclarant que « La bienveillance et la confiance que nous renouvelle Sa Majesté est un geste qui nous touche profondément » et en ajoutant que « De tels sentiments accompagnent un sens profond de responsabilité pour réussir cet événement, devenu un véritable levier de notoriété et d'expression hors frontières pour le pays ». C'est dans cette même veine que s'est exprimé le président de la FIA, Jean Todt, dans un courrier adressé aux organisateurs: « Un tel événement, unique en Afrique, contribue, j'en suis convaincu, au développement du sport dans ce continent, et en tant que résident de la FIA, j'y suis très attentif ».

À l'instar des éditions précédentes, la ville de Marrakech demeure le partenaire privilégié de l'événement, mettant en place un dispositif conséquent pour accompagner l'organisateur. L'Office national marocain du tourisme (ONMT) accompagne pour sa 3e édition le FIA WTCC Race of Morocco, en tant que artenaire annonceur (« Event Presenting Partner »), tête d'affiche de la campagne Eurosport, qui diffuse l'événement, manche marocaine du Mondial automobile, à travers 75 chaînes de télévision dans plus de 100 pays. L'ONMT demeure ainsi le sponsor officiel de l'événement.

Côté course, il y a lieu de noter que la marque américaine Ford vient grossir les rangs des constructeurs automobiles engagés dans le Championnat mondial, à savoir BMW, Seat, Chevrolet, et Volvo. Le constructeur russe Lada et la maque japonaise Honda feront également leur retour dans le WTCC pour tester leurs nouveaux modèles en fin de saison 2012. Il est à souligner, par ailleurs, l'apparition pour la première fois sur le continent africain du Championnat AUTOGP (Formule3000) qui mettra aux prises des monoplaces de 550 ch. Et last but not least, l'accès à l'évènement sera gratuit, grâce à sponsoring de l'opérateur Télécom Meditel.

Les droits de douane sur les voitures importées de l'UE sont de 0%

À partir du 1er mars 2012, les droits de douane sur les voitures importées de l'UE sont de 0%. Le processus de démantèlement tarifaire prévu par l'accord de libre-échange entre le Maroc et l'Union européenne est arrivé, en effet, à son terme. Toutefois, cette baisse n'aura pas un grand impact sur les prix, étant donné que plusieurs importateurs ont déjà procédé à d'importantes réductions fin 2011. Les clients pourront toutefois bénéficier indirectement de l'impact du démantèlement à travers l'amélioration des offres produits en termes d'équipements, de motorisations... En tous cas, les opérateurs du secteur sont très optimistes et s'attendent à une année 2012 prometteuse. D'ailleurs, les ventes ont augmenté de 18% en janvier 2012 par rapport au même mois de l'année précédente. L'effet du Salon Auto Expo qui se distingue par les promotions proposées par les concessionnaires ne manquera pas à son tour de dynamiser les ventes.

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: 102.0 FM - El Jadida: 98.0 FM - Safi: 100.4 FM - Settat : 102.4FM - www.luxeradio.ma

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

LUXE RADIO

Nationales

par Youssef Bennour

Bruno De Mori
prend congé de sa mission de PDG de Fiat Auto Maroc

Après 48 ans de bons et loyaux services, Bruno De Mori quitte son poste de PDG de la filiale marocaine de Fiat, pour une retraite bien méritée. Considéré comme un des piliers de Fiat Group automobile, il a parcouru de nombreux pays (Pologne, Algérie, ex-Yougoslavie, Turquie, Serbie ou encore Afrique du Sud), avant d'atterrir au Maroc en 2002.
Durant son mandat, De Mori a mené à bien des missions d'envergure : le passage du CKD aux voitures importées, l'extension du réseau de 5 à 20 points de vente ainsi que le lancement d'une vingtaine de nouveaux modèles Fiat, Alfa Romeo, Lancia et Fiat Professional. Ces efforts ont été d'ailleurs récompensés par l'attribution à l'ex-PDG du titre de « Chevalier de l'Ordre de la République » en décembre 2011. Quant à son successeur, Marco Tronchi, il se prévaut d'une expérience de plus de 20 ans dans le milieu automobile. C'est en 1997 qu'il a fait ses premiers pas chez Fiat après une expérience passée chez un grand constructeur automobile français. Sa grande connaissance des marchés internationaux (Afrique, Moyen-Orient, Amérique du Sud) acquise en tant qu'ex-directeur Export pour toutes les marques de Fiat Group automobiles, devrait énormément l'aider dans sa nouvelle mission.

Ambitieux, Tronchi veut impulser une nouvelle dynamique aux marques italiennes au Maroc, en se fixant les objectifs suivants : amélioration des parts de marché et du taux de pénétration des marchés africains, développement de la couverture du réseau marocain et intégration de nouvelles marques du Groupe Fiat au Maroc.

Stokvis Repsol
nouveaux entrants sur le marché des lubrifiants

Stokvis Nord Afrique, groupe côté à la Bourse de Casablanca depuis 2007, a annoncé, vendredi 2 mars 2012, la signature d'une convention avec le pétrolier espagnol, Repsol. La convention porte sur la distribution au Maroc des lubrifiants automobiles et industriels estampillés Repsol.
À travers ce partenariat, Stokvis intègre un nouveau métier dans son périmètre fonctionnel, en s'adossant à une marque leader de sa branche, avec une notoriété affirmée. De la même façon, Repsol pose les jalons d'une présence pérenne pour ses lubrifiants sur le sol marocain .
Les pourparlers entre les deux partenaires ont démarré début 2011 et ont abouti à une convention dont le potentiel à court terme en chiffre d'affaires est estimé à près de 100 millions de dirhams, soit 5 à 7% d'un marché libéralisé depuis janvier 2009 et évalué entre 1,7 et 2 milliards de dirhams.
Cette estimation inclut à la fois les huiles moteurs et les huiles industrielles. Les premières concernent un marché à très fort potentiel depuis le démantèlement effectif des droits de douane entre le Maroc et l'UE. Ce segment profite également des perspectives de rajeunissement du parc automobile et d'une évolution positive du taux de motorisation des ménages qui atteint à peine les 16% au Maroc contre plus de 55,4% en Espagne, le pays d'origine de Repsol. Le segment des huiles industrielles profitera également des énormes capacités de secteurs stratégiques dans les politiques économiques du Maroc comme l'Agriculture, le BTP, la pêche...

CNIA Saâda réalise un chiffre d'affaires de 3 milliards de DH

Dans un marché fortement concurrentiel, CNIA Saada tire son épingle du jeu au niveau de la branche automobile et parvient à consolider son positionnement au niveau de l'activité Non Vie. Le chiffre d'affaires de cette branche se renforce, au terme de 2011, de 4,2 % à 2,57 milliards de DH. Cette performance est attribuée à l'élargissement du réseau commercial, qui passe à 342 agences au lieu de 303 en 2010 et à la dynamique commerciale au niveau des assurances Incendie et Risques divers. En revanche, le chiffre d'affaires de la branche Vie a marqué le pas, en affichant une régression de 7,6 % à 471 millions de DH.
Au niveau des résultats, le chiffre d'affaires global de la compagnie a progressé, sur une année, de 2,2 % à 3,03 milliards de DH. Le résultat technique brut a, quant à lui, augmenté de manière significative en affichant un excédent de 59 millions de DH, contre un déficit de 68 millions de DH en 2010. Cette performance est la conséquence de l'assainissement du portefeuille, d'une meilleure maîtrise des charges d'exploitation et d'une amélioration de la sinistralité.
Au final, CNIA Saada dégage un bénéfice net sur l'exercice 2011 de 353 millions de DH, contre 303 millions de DH au terme de l'exercice précédent, soit une hausse de 16,5 %. Les fonds propres ont également enregistré une progression de 9,9 % à 2,72 milliards de DH.

PERFORMANCE

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

CONFORT

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

SÉCURITÉ

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

JE SUIS GIULIETTA

www.alfaromeo.co.ma

Photo non contractuelle

ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011

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

Giulietta

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

3 ANS GARANTIE

Alfa InfoMore N° ECO 0801001920

Casablanca : Italcar : Mondarona 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02 / Angle Bd. Zerktouni 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 : Imm. 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.

Internationales

par Youssef Bennour

Nouveau directeur du style extérieur chez **Bentley**

Après dix ans de bons et loyaux services à la tête du département style extérieur, Raul Pires, parti en fin d'année dernière pour rejoindre Italdesign, passe le témoin Bentley à son successeur David Hilton. Avant son départ, le designer brésilien a marqué de toute son empreinte le style de Bentley, en étant à l'origine du renouveau de la marque, après l'acquisition du constructeur anglais par le groupe Volkswagen, en 1998. La tâche ne s'annonce ainsi pas de tout repos pour David Hilton, qui dispose néanmoins de toute l'expérience nécessaire pour réussir sa mission. En effet, il a oeuvré dans les années 90 pour Ford aux États-Unis, puis pour Mazda au Japon, avant de rejoindre Ford Europe (Allemagne) et Ford Racing Europe (Angleterre). En 2000, il fonde sa propre entreprise, Motorcity Europe, connue entre autres pour avoir dessiné la supercar MC1 en 2008. Le désigner américain a notamment travaillé sur le style extérieur de la Ford Focus RS (1ère génération), la Mondeo (2000), les monospace C-MAX (2005) et S-MAX (élue voiture de l'année en 2007). Dans le domaine des supercars, outre la MC1 citée plus haut, David Hilton a aussi oeuvré sur le concept-car Mazda Superlite, présenté au Salon de Francfort 2009.

GM -Peugeot : Un mariage de raison

Dans un marché automobile en pleine mutation et de plus en plus volatile, les constructeurs jouent la carte des rapprochements. Dernier exemple en date, l'alliance scellée, le 29 février 2012, entre PSA Peugeot Citroën et General Motors. Si les deux groupes vont collaborer, seul General Motors a pris ses participations dans PSA, et non l'inverse. En ouvrant le capital de PSA, la famille Peugeot, qui préside aux destinées du groupe, voit son poids diminuer. Pourtant, Thierry Peugeot, président du Conseil de surveillance de PSA, affirme que sa famille n'a pas l'intention de perdre le contrôle de son groupe. Suite au rapprochement, sa participation devrait se situer à environ 25% du capital et 40% des droits de vote. General Motors, elle, possède désormais 7% du capital de PSA Peugeot Citroën et ne pourra monter au-dessus de ce chiffre durant la durée de l'alliance, fixée à dix ans.

Toujours selon le président du Conseil de surveillance de PSA, le choix pour les dirigeants de GM de rentrer par une augmentation de capital plutôt qu'en rachetant des titres sur les marchés s'explique par le souhait de renforcer les capitaux de PSA et de préparer les projets qui résulteront de l'alliance.

Le Porsche Macan arrive en 2013

Porsche a confirmé l'arrivée en 2013 d'un deuxième SUV dans sa gamme, venant se positionner en dessous du Cayenne. Ce nouveau modèle, baptisé Macan (Une appellation dérivée du mot indonésien qui désigne le tigre) jouerait alors sur le même créneau que le récent Range Rover Evoque, en mettant en avant un prestigieux blason, une allure de tout-terrain, avec un style accrocheur et un tarif moins salé que le reste de la gamme. Un premier croquis confirme que ce baroudeur sportif de 4,60 m possèdera quatre portes et un hayon très incliné. Fabriqué à Leipzig, en Allemagne, aux côtés du Cayenne, le Macan sera basé sur une plate-forme baptisée MLB Evo, qui servira également au futur Q5 d'Audi. Avec un prix de départ qui devrait se situer entre 40.000 et 50.000 €, il sera le modèle Porsche le plus accessible et risque de faire un carton sur le marché mondial.

HYUNDAI

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

EURO2012
POLAND-UKRAINE

Photo non contractuelle. Offre valable dans la limite du stock disponible

Remarquable !

Hyundai ix35 - Diesel

Une ligne élégante, des courbes parfaites, un style tendance... **Hyundai ix35** attire les regards et capte l'attention. Vous ne voyez plus que lui et vous en oublieriez presque le principal, son prix : 269 000 Dhs seulement en version Diesel... Tout simplement remarquable.

www.hyundai.ma hyundai.maroc

269 000 Dhs

Actu en bref

Internationales

par Youssef Bennour

Audi TT RS Plus
la course à la puissance

Déjà très performante avec 340 ch, l'Audi TT RS devient encore plus méchante dans sa configuration « Plus », en se voyant injecter 20 ch et 15 Nm supplémentaires sous le capot. Il va sans dire que cette puissance de feu donne des ailes à la sportive aux anneaux. Les chiffres des performances sont là pour le confirmer, avec un 0 à 100 Km/h réalisé en 4,1 secondes et la boîte S-Tronic 7, soit cinq dixièmes de mieux, pour une vitesse maximale de 280 km/h. De son côté, la version dotée de la boîte manuelle à six vitesses revendique 4,3 secondes. La consommation mixte est annoncée à 8,5 litres aux 100 km pour des rejets de CO_2 à 197 g/km.

Esthétiquement, cette Audi TT RS Plus se fait encore moins discrète avec un kit carrosserie spécifique. Au programme, des coques de rétroviseurs en fibre de carbone, une double sortie d'échappement, un diffuseur ainsi que des jantes de 19 pouces avec liseré rouge particulièrement seyantes. L'habitacle n'est pas en reste, avec plusieurs logos RS Plus, divers inserts en aluminium et une très belle sellerie sport mêlant cuir et alcantara.

Alain Prost
nouvel ambassadeur de Renault

Débutée en 1981, la collaboration entre Renault et le quadruple champion du monde de F1, Alain Prost, se poursuit aujourd'hui sous une nouvelle forme. En effet, Alain Prost a décidé d'accepter de devenir l'ambassadeur de la marque au losange. À travers cet engagement, l'ancien pilote de Formule 1 mettra « son expertise technique, son professionnalisme et sa notoriété au service du constructeur français ». Cependant, il faut dire que celui qu'on surnomme « Le professeur » était déjà proche de la marque française depuis qu'il avait pris le volant d'un Dacia lors du Trophée Andros. Dans le cadre de sa nouvelle mission, il pourra intervenir en tant que pilote Renault lors de démonstrations sportives en marge d'évènements, mais également donner ses avis lors de rassemblements auxquels la marque française participe.

Cette collaboration entre les deux parties a d'ailleurs déjà commencé, puisque très récemment, le pilote français a participé à la Race Stars à Moscou, au volant d'un Duster.

Audi réalise un record des ventes en 2011

Audi

Jamais depuis sa création Audi n'a réalisé une année aussi faste que celle de 2011, que ce soit au niveau des bénéfices, du chiffre d'affaires et même du nombre de véhicules vendus. Au niveau du bénéfice avant impôts, le constructeur allemand a engrangé 5,3 milliards d'euros, en réussissant à vendre plus de 110.000 véhicules à travers le monde, avec des pics impressionnants comme celui enregistré par exemple au Royaume-Uni (+14 %). Donc, l'heure est à la satisfaction, comme le prouvent les propos du président de la marque Rupert Stadler : « Jamais nous n'avions connu une telle progression de nos livraisons en une seule année. 2011 est l'exercice le plus faste qu'ait connu la société depuis sa création. Nous voulons poursuivre sur cet élan en 2012, en enregistrant une croissance supérieure à celle du marché ». Il a également ajouté que l'année 2012 se présentait sous les meilleurs auspices, avec des ventes en janvier et en février en progression de 8 %.

fam'oTo, l'assurance auto réservée exclusivement aux femmes !

Le 8 mars, les femmes sont à l'honneur. Chez Wafa Assurance, elles le sont toute l'année avec Fam'oTo. Pensé exclusivement pour vous Mesdames, Fam'oTo propose des garanties spécifiques : aide au constat, véhicule de remplacement mais surtout remboursement des frais de chirurgie esthétique, des frais d'hospitalisation et de reconstitution de documents administratifs.

Avec Fam'oTo, faites le plein d'avantages toute l'année !

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

Wafa Assurance société anonyme au capital de 350 000 000 DH. Siège social : 1, boulevard Abdelmoumen, Casablanca.
Agréée en tant que compagnie d'assurance au sens de la loi 17-99 par décision du ministère des finances sous n° 52-06 en date du 6 janvier 2006. RC 31.719.

Internationales

par Youssef Bennour

Le millionième Land Rover Discovery part en expédition au profit de la Croix-Rouge

Le millionième exemplaire sorti de l'usine de Solihull s'élancera de Birmingham vers Pékin pour un voyage de 13.000 km à travers 13 pays. En plus d'essayer d'arriver lors du Salon de l'automobile de Beijing, l'expédition a pour

but de réunir des fonds (un million de livres sterling, 1.2 million d'euros) au profit de la Croix-Rouge internationale et de l'œuvre de charité du Croissant-Rouge.

Un million de Land Rover Discovery ont été fabriqués durant les 23 ans de carrière du tout-terrain familial. Conçu comme un baroudeur sans limite, le Discovery cumule les avantages du 4x4 véritable (boîte de transfert, blocage du différentiel...) au confort d'une SUV ordinaire à la dotation néanmoins luxueuse.

Il est à signaler que le Discovery engagé dans le périple n'est pas complètement d'origine, puisqu'il a été quelque peu adapté à la spécificité du trajet comme le confirme Phil Popham, directeur des ventes chez Jaguar Land Rover. « Il y a pas mal de choses, de pièces à prévoir pour mener à bien le convoi, mais c'est quand même un véhicule en configuration standard » .

Red Bull Eyewear

L'écurie F1 arrive en lunetterie avec une ligne de solaires en carbone profilées comme des petits bolides. La commercialisation commence le 15 mars au Maroc en parallèle avec l'Europe.

Red Bull Eyewear, dont on a pu voir des spécimens et des protos lors du dernier Silmo, va officiellement dévoiler ses collections à l'Opti'12, le salon allemand qui s'est tenu à Munich du 13 au 15 janvier dernier. C'est tout naturellement le pilote allemand Sebastian Vettel qui endosse le rôle d'ambassadeur de la marque (photo) pour le moment exclusivement solaire. En toute logique le design des modèles regarde du côté de l'univers automobile. Utilisation du carbone comme matériau de prédilection, recours au NXT pour les verres, décoration en damier rappelant le drapeau agité pour donner le départ des courses de F1 ou encore motifs évoquant les pneumatiques, cette collection solaire en a sous le capot. C'est le groupe autrichien Michael Pachleitner qui fabrique et commercialise la marque, autrement dit pas n'importe qui, cette société ayant à son compteur cinquante ans d'expérience en lunetterie.

Nouvelle BMW M5

Le plaisir de conduire

RETOUR SUR INVESTISSEMENT EN 4,4 SECONDES.

Conçue sur les circuits de course et construite pour le quotidien, la nouvelle BMW M5 ne fait absolument aucun compromis. Derrière son design de sage berline se cache une véritable voiture de sport aux performances incroyables.
Certaines données parlent d'elles-mêmes : le moteur V8 TwinPower Turbo M développe 560 ch et réalise le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes.
Expérimentez le dynamisme, l'agilité et la précision maximale au sein d'un intérieur élégant et soigné.
Que vous souhaitiez profiter du confort de cette superbe berline ou vivre une expérience extrême de conduite, vous saurez à chaque instant que vous avez fait le bon choix.
Venez la découvrir chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW M5. L'INTOUCHABLE.

Smeia

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

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

par Ahmed Kseibati

Opel Insignia
Bi-turbo 195 ch
Le grand jeu

Réussissant avec brio à faire oublier sa devancière policée, la Vectra, l'Opel Insignia s'est imposée comme une sérieuse alternative aux ténors de sa catégorie. En s'offrant un 2.0 diesel biturbo de 195 ch prometteur et des équipements technologiques optimisés, la familiale au blitz sort le grand jeu. Nous vous livrons nos impressions, suite à un essai de cette version, réalisé dans la région de Lisbonne.

Depuis son lancement, l'Opel Insignia a remporté plus de 50 prix nationaux et internationaux, dont le titre particulièrement réputé de « Voiture de l'année », en 2009. Le succès commercial a été également au rendez-vous, avec près d'un demi-million d'exemplaires vendus. Pour accroître l'attractivité de son modèle étendard, le constructeur au blitz vient d'étoffer la gamme de ses moteurs par un nouveau bloc diesel à double suralimentation.

Même si l'Insignia a trois ans d'existence, la contempler est un pur moment de bonheur, tellement sa plastique n'a pas pris une ride. Esthétiquement, la face avant se distingue par son bouclier massif doté d'une large calandre chromée et des projecteurs mordant sur les extrémités du capot. Le profil, lui, est joliment mis en valeur par de larges surfaces vitrées et une virgule qui court le long des portières. À l'arrière, l'imposant bouclier, les feux arrière effilés et la baguette chromée affichant le logo au centre confèrent une personnalité affirmée à la poupe. Les magnifiques jantes 20" (en option) de notre version d'essai complètent ce tableau de fort belle manière.

À l'intérieur, on retrouve un habitacle accueillant et bien fini. L'espace est généreux à l'avant comme à l'arrière. La planche de bord faisant appel à des matériaux de bonne facture s'avère ergonomique. Je trouve rapidement une bonne position de conduite grâce aux multiples réglages électriques du siège et du volant, ajustable en hauteur et en profondeur. L'allemande brille également par les multiples espaces de rangement éparpillés dans l'habitacle. Cependant, le clou du spectacle reste la dotation en équipements, qui s'avère pléthorique. En effet, il ne manque presque rien à cette version qui offre de série la climatisation automatique bizone, la sellerie en cuir, la navigation GPS couleur, les phares et essuie-glaces automatiques, le régulateur de vitesse adaptatif, le

L'intérêt de la version d'essai est sous le capot. Une motorisation diesel dotée de deux turbos, qui développent dans cette configuration 195 chevaux et 400 Nm de couple.

radar de stationnement avant et arrière, le contrôle de pression des pneus, les phares bi xénon pivotants et adaptatifs et les sièges avant électriques. Ouf ! Cette panoplie comprend en sus les dernières technologies proposées par le constructeur au Blitz, à savoir la lecture des panneaux de signalisation sur le tableau de bord et l'alerte de franchissement de ligne.

Mais l'intérêt de la version d'essai est sous le capot, qui abrite une motorisation diesel dotée de deux turbos. Opel est d'ailleurs le seul constructeur sur le segment des berlines de gamme moyenne à offrir ce système sophistiqué de suralimentation séquentielle dans un moteur Diesel. Il s'agit d'un quatre cylindres 2.0 déjà bien présent dans la gamme Insignia, mais qui

développe dans cette configuration 195 chevaux et 400 Nm de couple. Cette double suralimentation permet au moteur d'éliminer les effets de creux à bas régime, grâce à un couple de 350 Nm à 1.500 tr/min. Dans les régimes supérieurs à 3.000 tr/min, c'est le plus gros turbo qui reste seul en action. Les prestations sont optimisées grâce à un double système de refroidissement, un échangeur eau pour le petit turbo et un échangeur air pour la turbine plus imposante. À la conduite, ce

quatre pattes s'avère plaisant, apportant puissance, souplesse et répondant lors des accélérations. Au regard de ce potentiel, les performances avancées par le constructeur allemand sont réalistes : Le 0 à 100 km/h abattu en 8,7 secondes pour une vitesse maximale de 230 km/h. Par ailleurs, ce nouveau moteur n'est pas particulièrement énergétivore, puisqu'il se contente selon Opel d'une consommation moyenne de 4,9 litres aux 100 kilomètres pour des rejets de l'ordre de 129 g/km de CO_2. Cette frugalité s'explique par l'excellent rendement du moteur, mais également par l'existence d'un système de Start/Stop qui malheureusement est un peu trop présent au redémarrage.

Sur l'itinéraire partiellement sinueux que nous avons emprunté, notre version a confirmé l'excellente réputation du modèle en termes de comportement routier. Celle-ci était au passage équipée en option du châssis Super-sport , qui intègre le train avant de la version sportive OPC (Opel Performance Center).

La prouesse des ingénieurs d'Opel est d'avoir dopé les performances sans en altérer les qualités, notamment son confort, ses aptitudes routières et son économie à la pompe.

Equipé de jambes à haute performance (HiPerStrut), il imprime encore plus de précision au comportement dynamique de l'Insignia. L'amortissement piloté FlexRide était également de la partie, offrant à cette version pourtant chaussée du 20" un confort de bon aloi et ce même sur revêtement dégradé.

Au terme de cette rapide prise en main, l'heure est à la satisfaction, au regard des excellentes prestations de cette version sur-vitaminée. La prouesse des ingénieurs d'Opel est d'avoir dopé les performances de cette familiale sans en altérer les qualités qui ont fait sa réputation, notamment son confort, ses aptitudes routières et son économie à la pompe.

Un resort,
comme nulle part ailleurs.

Mazagan
BEACH & GOLF RESORT

Offre Golf Illimité*

Valable toute l'année

À partir de **2500 Dhs*** par nuit et par chambre.

OFFRE INCLUANT :

- Hébergement en chambre double en vue océan
- Sur - classement en demi mension à 310 Dhs
- Golf illimité pendant toute la durée du séjour
- Petit déjeuner pour 2 durant toute la durée du séjour
- Navette aéroport gratuite
- Un green fee offert au Royal Golf d'Eljadida
- Loisirs et bien être (tennis, fitness, VTT et Hammam)
- Accès gratuit aux clubs enfants (Baby Club, Kids Club & Club Rush)
- Happy hours à l'Atrium et au Club house
- Accès au night club et au casino
- Animations & événements

GOLF ILLIMITÉ

7km de plage | Restaurants et bars | Clubs enfants | Spa ESPA | Golf signé Gary Player | Sports & loisirs | Night-club | Centre de fitness

RÉSERVEZ VITE !

reservations@mazaganbeachresort.com | www.mazaganbeachresort.com TÉL: +212 5 2338 8000

*Offre « Golf Illimité » valable en chambre vue océan uniquement, selon disponibilité.

Actu évènement

par Hamid Benmaarouf

Salon de Genève

Sous le signe de la diversité

Avec Paris, Francfort, Détroit et Tokyo, le Salon de Genève est l'une des grands-messes de l'automobile, qui réserve souvent des nouveautés très attendues du public. L'année 2011 a été un excellent cru, avec plus de 735.000 visiteurs enregistrés par les organisateurs du Salon. L'actuelle édition qui se déroule du 8 au 18 mars est marquée par l'exposition de nombreuses premières mondiales et européennes pour le plaisir des yeux. La technologie alternative, qui ne cesse de gagner du terrain en attirant de plus en plus de constructeurs, y a également toute sa place. Zoom sur les nouveautés marquantes de ce Salon.

À chaque printemps, le temps de quelques jours, Genève devient la capitale mondiale de l'automobile.

Volkswagen Golf GTI Cabriolet
À l'approche du printemps, le cabriolet commence à réapparaître dans nos rues. Une occasion pour certains modèles pour enlever le haut, dont la Golf GTI, qui vient de s'offrir une déclinaison cabriolet. Préfiguré par un concept démonstratif lors des rencontres GTI de Wörthersee l'été dernier, cette exécution en topless s'apprête à entrer en production. Alors que le concept originel joue la carte de l'exubérance avec ses jupes outrancières et ses jantes surdimensionnées, cette nouvelle déclinaison se fait plus discrète, avec un design moins tape-à-l'œil. À bord, même tempo avec un habitacle calqué sur celui de la berline. Mention particulière au couvre-chef en toile qui ne demande que dix secondes pour s'ouvrir à une vitesse inférieure à 30 km/h !

Sous le capot, on retrouve le fameux 2.0 Turbo, qui fait le bonheur de la berline GTI. Fort d'une cavalerie de 210 chevaux et d'un couple de 280 Nm, ce bloc peut être combiné au choix à une transmission manuelle à 6 rapports ou à double embrayage DSG6.

Gagnant en embonpoint par rapport à la berline, ce cabriolet se contente d'une vitesse de pointe de 235 km/h et requiert 7,3 s pour s'acquitter du 0 à 100 km/h. Soit respectivement 5 km/h de moins et 0,4 s de plus par rapport à la version fermée.

Jaguar XF Sportbrake
Après la X-Type, c'est au tour de la XF d'avoir sa version break baptisée Sportbrake.
Sa principale qualité est d'offrir beaucoup d'espace à bord, comme en attestent cinq vraies places, une garde au toit rehaussée de près de 5 cm aux places arrière et un volume de chargement de 1.675 litres. Ce surplus de fonctionnalité ne s'est heureusement pas fait au détriment de l'élégance et du côté sportif de la XF. Présentant une silhouette différente de celle de

la berline, la version break se distingue par son profil ascendant de la ligne de ceinture de caisse, les lignes tendues de ses vitres latérales et la forme fluide des vitres arrière, le tout surmonté d'une ligne de toit très étirée.

Au chapitre mécanique, la Sportbrake reconduit les moteurs de la berline, notamment les 4 et 6 cylindres réputés pour leur puissance et leur rendement énergétique. Elle propose le 2,2 L turbo diesel avec stop & start, mais aussi un V6 3 L bi-turbo, qui développe jusqu'à 275 ch.

La tenue de route ne concède également rien à la berline en termes de rigidité à la torsion et de dynamique de conduite. On retrouve par exemple le système « Adaptive Dynamics », qui surveille en permanence la suspension et peut modifier les taux d'amortissement en fonction des conditions de roulage. Par ailleurs, la XF Sportbrake inaugure une nouvelle suspension arrière pneumatique, qui permet une correction automatique de l'assiette du véhicule en fonction du niveau de chargement.

À bord, cette version propose la même ambiance de luxe que la berline. Le petit plus : des leviers implantés dans le hayon permettent de rabattre à distance les sièges arrière en position 60/40.

Volvo V40

Après une carrière commerciale des plus confidentielles, la C30 tire sa révérence, au profit de la nouvelle V40. Si le design fait appel au langage stylistique de la marque, il se démarque par le désir d'accentuer davantage le dynamisme du modèle. À l'intérieur, la Suédoise adopte une planche de bord relativement massive, marquée par l'omniprésence de motifs anguleux et géométriques. Surmontée d'un large écran tactile, la console centrale affinée, caractéristique de la marque, s'illustre par son ergonomie épurée. En tant qu'authentique Volvo, la V40 s'est placée en avant-garde en matière de sécurité, en intégrant deux innovations majeures : un système de détection des piétons qui freine la voiture à des vitesses inférieures à 50 km/ h et l'airbag piéton qui va amortir sa chute en cas de collision !

Cousine de la Ford Focus, cette V40 devrait logiquement hériter les quatre cylindres essence turbocompressés EcoBoost de la marque à l'Ovale Bleu. Il est à noter que la version chapeautant la gamme fait appel au fougueux T5 de 254 chevaux, ce qui lui permet d'expédier le 0 à 100 km/h en 6,7 secondes. Les blocs Diesel devraient quant à eux se distinguer par leur frugalité à l'image du 1.6 110 chevaux PSA-Ford, annonçant des émissions limitées à 94 g/km. Signalons au passage que toutes les versions seront équipées du Start & Stop, ainsi que du système de récupération de l'énergie cinétique. Quant à la commercialisation, elle débutera en mai 2012.

Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse

Sept ans après son lancement, l'utrapuissante Bugatti Veyron revient dans une exécution encore plus radicale dénommée Grand Sport Vitesse. Si l'esthétique évolue peu, se contentant de l'ajout de menus détails (canules, écopes, optiques...), la mécanique, elle, fait carrément dans le déraisonnable. Les ingénieurs de Molsheim ont ainsi procédé à la greffe du monstrueux W16 quadri-turbo de 1.200 chevaux et 1.500 Nm sous le capot de la Grand Sport.

À la clef, des performances stratosphériques : un 431 km/h homologué par le livre Guinness des records, un 0 à 100 km/h littéralement pulvérisé en 2,6 secondes. Une F1 fait à peine mieux ! ! ! Et Cerise sur le gâteau, cette nouvelle Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse devrait monnayer ses outrances plus de 2 millions d'euros… Un prix parfaitement en phase avec la démesure du monstre de Molsheim !

Audi RS4 2012

Présentée en avant-première du Salon de Genève, la nouvelle Audi RS4 qui ne sera disponible qu'en break à l'instar de la première « RennSport », de la RS2 et de la première génération de RS4, se pare d'une tenue des plus suggestives. Au menu, calandre single frame à biseaux, regard acéré, bouclier fortement ajouré, ailes renflées et généreux diffuseur arrière. Une agressivité accentuée par un centre de gravité en baisse de 20 mm et une largeur en hausse de 24 mm. La voiture apparaît ainsi, bien posée sur ses jantes imposantes. Le ramage, lui, est au diapason de ce plumage, avec un bloc atmosphérique développant une puissance de 450 chevaux, analogue à celle de la RS5. Associé à une boîte double embrayage S-Tronic et à l'incontournable transmission Quattro, ce cœur gratifie le bolide de performances de premier plan, comme en atteste la formalité du 0 à 100 km/h, expédiée en 4,7s. Le lancement commercial de ce break très performant est prévu à l'automne 2012.

Quelle que soit leur taille ou leur nationalité, la plupart des constructeurs se donnent rendez-vous au Palexpo, sur le bord du Lac Léman.

Ford B-Max

Dévoilé en tant que concept-car au Salon de Genève 2011, le Ford B-Max signera son retour sur les bords du Léman en tant que modèle de série. Extrapolé de la Fiesta, le minispace de Ford joue la carte de la compacité, avec une longueur limitée à 4,04m. Pour autant, le petit frère du C-Max, qui arbore une esthétique dans la lignée de la dernière Focus, revendique un espace intérieur et une modularité particulièrement poussés. Il y a lieu de signaler les portes à cinématique antagoniste, qui intègrent le montant central au sein de leur structure, afin de mieux protéger les occupants tout en libérant un accès sans encombre lors de leur ouverture. Affichant une dotation d'équipements des plus riches, le B-Max n'oublie pas de soigner sa sobriété. Ainsi, on retrouve sous son capot le trois cylindres 1,0 Ecoboost, en attendant le renfort des mécaniques diesel Duratorq TDCI. Autant de qualités qui augurent d'un probable succès mondial pour ce modèle.

Koenigsegg Agera R

La monstrueuse Bugatti Veyron Grand Sport aux 1200 chevaux n'est pas seule au monde. Un autre supercar venant du pays du froid risque de lui contester la suprématie. Il s'agit de la l'Agera R, dernière exécution de l'ultrasportive du suédois Koenigsegg. Esthétiquement, aucun changement notable, à l'exception des jantes qui optent pour un polymère plus léger renforcé de fibres de carbone. Mais ce sont les entrailles de la bête qui abritent la pièce maîtresse : un huit cylindres qui développe désormais 960 chevaux, voire 1.140 si le conducteur opte pour du super-éthanol E85. Fort d'une zone rouge repoussée à 7.500 tours /minute, ce moulin d'exception permet à l'Agera R de revendiquer une vitesse de pointe de 440 km/h et de se targuer du record sur l'exercice du 300 km/h départ arrêté.

Ferrari F12 Berlinetta

Parmi les vedettes très attendues du Salon de Genève, il y a la F12 Berlinetta, qui n'est autre que l'héritière de la 599 GTB Fiorano. Faisant écho à la course à l'armement qui sévit dans le cercle très élitiste des supercars, Ferrari y va de son couplet en dotant sa dernière créature d'une impressionnante cavalerie de 740 ch. La belle transalpine au capot interminable et à la calandre vorace s'affirme ainsi comme la Ferrari la plus puissante jamais produite. Particulièrement agressive, la F12 arbore un mufle inspiré de la FF, des ailes très marquées, un capot musculeux et des flancs très travaillés. Plus puissante, la remplaçante de la 599 est également plus compacte que sa devancière, en s'avérant plus courte (6 cm), moins large (2 cm) et sensiblement plus basse (6 cm). À l'intérieur, on découvre un habitacle tendu de cuir dont l'aménagement s'inspire de la 458 Italia et qui réserve au passager une petite instrumentation digitale.

Logé en position centrale avant, le monstrueux V12 6.3 de 740 chevaux, fort d'un couple de 690 Nm, autorise des performances stupéfiantes : la formalité du 0 à 100 km/h est expédiée en 3,1 s, alors que la vitesse de pointe franchit la barre de 340 km/h.
Cette cure de puissance s'est accompagnée d'un travail sur les matériaux, l'allègement et l'efficacité de la combustion, pour réduire l'appétit du bolide. Résultat, des consommations en baisse de l'ordre de 30 % pour atteindre une moyenne de 15 l/100 km, pour des émissions de CO_2 de 350 g/km. Il y a lieu de noter enfin que la tenue de route a été traitée aux petits oignons, grâce à l'apport entre autres d'une suspension magnétique.

ALAIN FIGARET

L'ÉLÉGANCE AVEC PASSION

WWW.FIGARET.COM

9 bis rue Oumaya Sayah - Résidence Balestrino - Casablanca
Tel. 00 212 5 22 36 97 81

PARTENAIRE OFFICIEL

TOUR AUTO Optic 2000 · SPA-CLASSIC · LE MANS CLASSIC · DIX MILLE TOURS

HABILLEUR OFFICIEL

24 HEURES DU MANS

AUTOCONCEPT

par Youssef Bennour

RANGE ROVER
Concept

L'Evoque se décapsule !

Concevoir une déclinaison cabriolet d'un SUV peut en surprendre plus d'un. Pourtant le précédent existe sur le marché nord américain, où est commercialisé le Nissan Murano CrossCabriolet.

BENGAL
CLIPPER

AUTOconcept

RANGE ROVER

Cette fois-ci, c'est Range Rover qui s'y met, avec son dernier modèle à succès l'Evoque. Et à l'instar du japonais, le concept car anglais s'en tient à la formule classique du toit souple, afin d'éviter le moindre alourdissement de la ligne, tout en ayant recours à un couvercle de forme évasée, sous lequel disparaît la capote. Grâce à son habitabilité, le Range Rover Evoque Cabriolet pourrait accueillir quatre personnes

dans le plus grand confort, abrités sous une capote hautement évoluée entièrement rétractable associée à un système d'arceaux de sécurité.
Dessiné par Jerry McGovern, designer en chef chez Land Rover, le concept préserve tous les attributs stylistiques du SUV, dont la haute ceinture de caisse ainsi que le design de la proue n'est pas dénaturé par le couvercle de la capote. L'intérieur, lui, conserve l'élégance du modèle, avec des sièges en cuir perforés et peut être personnalisé selon deux finitions : Lunar et Ivory. L'équipement est également repris du SUV « normal », ce qui n'est pas pour nous déplaire. On y trouve, entre autres, l'aide au stationnement, une caméra à 360°, une installation audio haut de gamme, ou encore un écran digital 8 pouces.
Pour l'instant, Range Rover précise que l'Evoque Cabriolet qu'il présentera à Genève n'est pas prévu pour une fabrication en série. Cette affirmation doit être prise toutefois avec des pincettes, puisque la marque décidera d'une éventuelle commercialisation de cette variante à la lumière de la réaction du public au dévoilement officiel du concept car lors du premier Salon de l'année 2012. Dans ce sens, John Edwards, le directeur international de la marque Land Rover précise que « Le concept Evoque Cabriolet explore la possibilité d'accroître l'attrait de l'Evoque, en offrant un plus large choix à ses clients existants, tout en ciblant parallèlement une nouvelle catégorie de clientèle ». Il ajoute : « Nous sommes impatients de voir les réactions suscitées par ce concept, alors même que nous étudions les différentes possibilités de capitaliser sur l'exceptionnel succès affiché jusqu'à présent par l'Evoque ». On ne demande qu'à voir !

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

La Baby Rolls

À peine moins imposante que la Phantom, la Rolls-Royce Ghost a tout d'un salon roulant. Son habitacle raffiné, ses matériaux nobles et son équipement royal en font une limousine de rêve. Mais derrière cette luxueuse façade, ce « tapis volant » cache un tempérament sportif étonnant.

Auto Exception

Ghost

Cylindrée :	6.6L V12 inj. directe
Puissance :	570ch - 5250tr/min
Couple :	779 Nm - 1500tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	2435 kg
Dimension :	5.40/1.95/1.55 (L/l/h)
Réservoir :	82 l
Volume coffre :	490 l
Pneumatique :	255/50 R 19

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.9 s
Consommation :	22.2/10.5/15.3 l/100
Autonomie :	603 km

Vous faites certainement partie des nombreuses personnes qui ont confondu la Rolls-Royce Phantom avec sa petite soeur la Ghost, tellement la ressemblance entre les deux modèles est frappante. Pourtant, leurs personnalités diffèrent complètement. La première est plus grande, plus statutaire et s'apprécie surtout à l'arrière. La seconde est plus compacte, plus agile et donne envie de se mettre derrière le volant. Présentée officiellement au Salon de Francfort 2009, cette dernière emprunte son nom à la Silver Ghost de 1906, même si on préfère la surnommer Baby Rolls, en raison de ses dimensions moins pachydermiques que la Phantom. Très inspirée du prototype 200EX, la Ghost n'innove pas stylistiquement et préfère jouer la carte du conservatisme. Ainsi, l'avant reprend les traits de la Phantom, avec sa calandre imposante en forme de temple grec et ses petits phares triangulaires. Le profil, lui, dégage plus de finesse et de fluidité grâce à des dimensions mieux proportionnées. Quant à la poupe, elle rappelle par son classicisme d'autres productions de la marque anglaise, tout en se distinguant par ses blocs de feux au design épuré.

Côté mensurations, le surnom de Baby Rolls peut induire en erreur. En effet, si la Ghost peut passer pour un « poids plume » en comparaison avec sa sœur aînée, elle n'en demeure pas moins une grande voiture. Longue de 5,40 m, large de 1,95 m et haute de 1,55 m, elle réserve, en effet, à ses passagers un espace généreux, que ce soit à l'avant ou à l'arrière. Et ce n'est pas tout, puisque la petite Rolls ne se fait pas de complexes, en accueillant ses hôtes avec presque autant d'égards que la Phantom.

La perception du luxe devient plus saisissante à l'ouverture des portières antagonistes, donnant sans surprise accès à un intérieur très raffiné. L'habitacle se révèle très accueillant avec son cuir somptueux, son

tapis en peluche et ses commandes chromées et les riches boiseries. Le petit tour du propriétaire permet également de relever des détails comme le mini-réfrigérateur avec flûtes à champagne et l'espace de rangement pour parapluie, qui font partie de l'identité de la marque. Il y a lieu de noter la petite fantaisie consistant à remplacer le compte-tours par une réserve de puissance, qui indique en pourcentage si le compte des chevaux est suffisamment approvisionné pour pouvoir doubler sereinement. Autre spécificité exclusive de la marque de Goodwood, la commande de boîte automatique située à droite du volant qui se manipule avec deux doigts. Ici, aucun pilotage séquentiel et encore moins de palettes au volant.

Quant à l'équipement, il est digne des berlines de ce segment luxueux, avec les dernières innovations en matière de divertissement et d'agrément. En plus d'un équipement de base un peu chiche, la longue liste d'options comprend un régulateur de vitesse adaptatif, la vision nocturne, l'affichage à tête haute, un DVD double aux places arrière, des caméras avant et arrière,un toit ouvrant panoramique, des sièges ventilés avant et arrière, des phares adaptatifs, des tables dépliables à l'arrière, des tapis protecteurs en laine d'agneau, la couleur de la finition du coffre assortie à la carrosserie, ainsi que plusieurs garnitures additionnelles à l'intérieur. Enfin, les mélomanes seront bien servis grâce à un système stéréo particulièrement performant, avec une puissance sonore de 600 Watts et pas moins de 16 haut-parleurs, dont deux subwoofers. Dommage que le ciel de toit du coupé Phantom, constellé la nuit de centaines d'étoiles scintillantes, ne soit pas de la partie.

Au chapitre mécanique, la Ghost ne fait pas dans la dentelle, avec une puissance de 570 ch qui arrache le bitume. Elle se permet même le luxe de larguer sa grande sœur, la Phantom, pourtant plus grande et plus lourde, mais qui se contente de 460 canassons. Le mérite en revient à un V12 de 6,6 l suralimenté qui impressionne par son couple de 780 Nm dont 80% disponibles dès le ralenti. Le tout est associé à la nouvelle boîte automatique ZF, comptant pas moins de huit rapports. Les performances qui en découlent sont dignes d'une sportive de haut vol : moins de 5 secondes (4,9) pour atteindre les 100 km/h et une vitesse de pointe limitée électroniquement à 250 km/h. Des performances qui décoiffent pour une limousine dont le poids dépasse les 2.400 kg ! La consommation, elle, est annoncée à 13,6 l/100 km, soit des émissions de CO_2 de 317 g/km.

Quant à la tenue de route, la Rolls-Royce privilégie évidemment le confort. La suspension pneumatique est gérée par un calculateur capable de réagir en 2,5 millisecondes, histoire d'assurer un confort optimal en toutes circonstances. Mais la Ghost sait également se mettre au diapason en conduite musclée, grâce à un système antiroulis emprunté à BMW, qui lui permet d'avaler les virages sans se vautrer.

Enfin, il reste à souligner que pour les amateurs de la démesure, il existe une version du préparateur de luxe Mansory appelée White Ghost Limited. En plus de l'apparence extérieure de la carrosserie blanche, elle se différencie de la version de base par le moteur qui a été gonflé pour atteindre le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes et une vitesse maximale de 310 km/h.

Reflétant un mariage parfait entre le charme anglais et la technologie allemande, la plus accessible des Rolls-Royce est loin d'être un modèle au rabais, puisqu'elle est toujours outrageusement chère et quasiment aussi luxueuse que sa grande sœur, la Phantom. Conciliant entre les attributs d'une limousine sportive et une GT de luxe, la Ghost saura vous faire voyager dans un confort absolu, tout en distillant un plaisir de conduit unique.

Auto Exception

par Youssef Bennour

M6

Emotions fortes

Transfiguré par les sorciers du Département Motorsport de BMW, le coupé Série 6 devient une véritable sportive, capable d'en remontrer à bien d'autres modèle de sport, à la réputation bien établie. Cette quête de la performance ne s'est heureusement pas faite au détriment du confort, qui reste digne d'une production de la marque à l'hélice.

M6

Croiser un coupé BMW Série 6 déclenche une vague d'émotions qui se justifie au regard de ses qualités qui traduisent des valeurs chères à tout amateur de belles voitures : ligne, prestance, confort, technologie, puissance. Mais cette admiration vire carrément à l'extase à la vue de sa déclinaison M. Ce changement de perception se justifie par la différence de philosophie entre les deux engins : d'un côté la force tranquille et de l'autre l'ouragan. Une virilité poussée à son paroxysme et qui s'exprime tout d'abord par une exubérance esthétique. Pour arriver à un tel résultat, le département Motorsport de BMW applique une vieille recette éprouvée, consistant à personnaliser la carrosserie par l'ajout d'artifices aérodynamiques et de détails spécifiques. Sur la M6, cela se traduit par une nouvelle calandre M en forme de naseaux avec doubles barres, des passages de roues évasés, des ouïes typiquement M intégrant une barrette porte-clignotants, des rétroviseurs extérieurs et des bas de caisse à la forme aérodynamique optimisée, des réflecteurs logés directement en dessous des optiques arrière, un bouclier arrière avec diffuseur entre les doubles embouts d'échappement disposés à droite et à gauche, des roues M en alliage léger de 19 pouces de série et des roues « matricées » en alliage léger de 20 pouces, en option.

La présentation intérieure, elle, fait écho à l'extérieur, avec une planche de bord reprise de la série 6 « normale », mais agrémentée de détails spécifiques : palettes de sélection et appliques M tricolores sur le volant et la boîte de vitesses, combiné d'instruments spécifiques M, réalisé selon la technologie black panel et inserts décoratifs exclusifs en finition Carbon Fibre. De superbes baquets en cuir viennent compléter cet accastillage de fort belle manière.

Malgré son statut spécifique, la BMW M6 est plus que jamais reliée à la gamme Série 6. Ainsi, elle peut bénéficier de quasiment toutes les options dévolues au coupé « classique » comme le système de navigation Professional avec mémoire disque dur, les sièges M multifonctions, les sièges actifs, l'aération active des sièges, l'accès confort, le réglage électrique de la colonne de direction ou encore l'automatique soft close pour les portes. Signalons que l'équipement standard est déjà extrêmement fourni avec notamment l'affichage tête haute, la climatisation automatique à

quatre zones, le chauffage et le réglage électriques des sièges, celui du conducteur disposant d'une fonction mémoire, des phares au xénon, l'éclairage d'ambiance, un régulateur de vitesse, un système d'alarme et la radio BMW Professional.

Les gadgets de sécurité comme l'indicateur de la limitation de vitesse Speed Limit Info, l'assistant de trajectoire, l'Alerte de dérive, la fonction Surround View et la vision nocturne BMW Night Vision avec repérage de piétons sont également de la partie.

Pour le reste, la M est une vrai 2+2, qui peut accueillir quatre adultes à bord grâce à un espace satisfaisant aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le volume de chargement n'est pas en reste, avec une contenance du coffre de 460 litres, l'une des meilleures de la catégorie.

Typée propulsion, la BMW M6 encaisse toute la puissance du moteur au niveau du pont arrière. Développé par ZF VectorDrive, ce pont est à vecteur de couple, pour répartir indépendamment la puissance sur les deux roues. Suspension et châssis sont aussi calibrés en conséquence, avec les modes Confort, Sport et Sport Plus. Le trio modifie l'amortissement, la direction et la rapidité de réaction des deux embrayages. Pour parfaire la motricité, un différentiel M actif gère la répartition du couple aux roues arrière, mais, relié au contrôle de stabilité DSC, il est également capable d'intervenir sur l'agilité de la voiture et sur la ré-accélération en sortie de courbe.

Cet attirail n'est nullement exagéré, au regard de la puissance de feu de cette berline ultra sportive. Il est vrai que les puristes regrettent déjà les plaintes métalliques du V10 atmosphérique et sa zone rouge à plus de 8000 tr/ min, mais le nouveau moulin est également une pièce d'orfèvrerie. Les caractéristiques parlent d'elles-mêmes : V8 4.4l biturbo qui développe 560 ch à 6.000 tr/mn et surtout 680 Nm de couple dès 1.500 tr/mn. Forte de ces valeurs exceptionnelles, la nouvelle M6 fait parler la poudre en s'acquittant du 0 à 100 km/h en 4.2s, du 0 à 200 km/h en 12,6s ! Les turbos placés au milieu du V ont permis de développer des conduits d'admission et d'échappement courts, qui ont pour conséquence première d'offrir une réponse quasi immédiate à l'accélération. Il y a lieu de noter que le pack Expérience M (en option), permet de débrider

Auto Nouveauté

Cylindrée :	V8 biturbo 4.4 litres
Puissance :	560ch - 7000tr/min
Couple :	680 Nm à 5750 tr/mn
Transmission :	Propulsion

Poids et mesures

Poids à vide :	1925 kg
Dimension :	4.89/1.89/1.36 (L/l/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	265/40 R 19-295/35 R 19

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h (limitée)
0 à 100 :	4.2 s
Consommation :	14.0-7.6-9.9l/100
Autonomie :	--- km

la voiture qui s'autorise une vitesse de pointe de 305 km/h. Côté consommation, BMW annonce des valeurs en baisse avec 9.8l aux 100 km grâce entre autres au Start &Stop et à la récupération d'énergie au freinage. Une valeur réalisable en conduisant sagement, mais qui peut vite s'envoler vers des sommets inavouables dès que l'on cherche à tirer toute la quintessence du moteur.

Enfin, signalons que la transmission est assurée par la nouvelle boîte M DKG Drivelogic à double embrayage, qui propose deux modes : manuel S ou automatique D. Sur chacun des modes, trois paramétrages de passage de rapport sont disponibles, du plus confort au plus sportif. Pour jouer avec la boîte, on dispose de palettes au volant ou d'un levier séquentiel typé racing, puisqu'il faut tirer pour monter les rapports et pousser pour les descendre. Les réglages s'opèrent de différentes façons, soit sur la console centrale autour du levier via plusieurs boutons dédiés, soit par le biais de la molette i-Drive. Et pour ceux qui aiment épater la galerie au feu rouge, un Launch Control est également disponible.

En résumé, la M6 réussit un compromis judicieux entre confort et sportivité. Les nouvelles technologies du constructeur bavarois sont intelligemment mises à contribution, pour mieux maîtriser la puissance monstrueuse du bolide, sans la castrer.

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

CIRCUIT INTERNATIONAL AUTOMOBILE MOULAY EL HASSAN

Une Production Marrakech Grand Prix Produced by

RACE OF MOROCCO 2012

FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

MARRAKECH 13>15 AVRIL 2012

LOGES ENTREPRISES

Relations publiques, espaces d'influence, votre entreprise en pôle position.

30 Loges seulement dans la Pit Structure au-dessus des stands

A PARTIR DE MAD 100.000

Pour être au coeur de l'influence...
Réservation de votre Loge au **06 60 10 15 14**

Marrakech Grand Prix - Filiale du Groupe

منارة قابضة
ménara holding

Partenaire Presse Gentlemen DRIVERS

Auto Nouveauté

par Youssef Bennour

PORSCHE Boxster

Encore plus sportif

Porsche vient de dévoiler la troisième génération de son petit boxster. Si techniquement l'évolution s'est faite dans la douceur, le style en revanche prend un nouveau virage, en se distinguant nettement de la 911. Désormais inspiré du superbe 918 Spyder, il offre au nouveau Boxster un petit côté embourgeoisé qui lui sied à merveille.

Après une carrière commerciale réussie avec environ 300.000 exemplaires vendus (y compris la variante coupé dénommée Cayman), l'actuelle génération du Porsche Boxster s'apprête à passer le témoin à un nouveau modèle, qui sera présenté officiellement au Salon de Genève 2012. Ce dernier marque une évolution stylistique assez significative, quoique la silhouette reste reconnaissable entre mille. Il en résulte un nouveau roadster aux porte-à-faux réduits, un pare-brise en saillant et une ligne globalement plus ramassée et racée. À l'avant, on note des prises d'air plus inclinées qu'auparavant, mais le changement le plus notable se situe au niveau des projecteurs, qui se font plus verticaux, à l'image de ceux du 918 Spyder. À ce dernier, le nouvel opus emprunte également le design des portières, qui se voient creusées, prolongeant ainsi le dessin des prises d'air des ailes arrière. Quant à la poupe, elle se distingue par un bouclier qui se fait plus agressif, avec l'apparition d'un becquet fixe, qui relie les optiques arrière.

Basé sur une plateforme de la nouvelle 911, le Boxster revendique des dimensions en hausse. Ainsi, l'empattement augmente de six cm, garantissant de la sorte une meilleure assise au roadster du constructeur de Zuffenhausen. Cette poussée de croissance s'est accompagnée d'une réduction de poids de 35 kg, grâce à la fois à une caisse entièrement en alliage léger et à l'allègement des pièces moteur. L'habitacle, lui, s'inscrit dans la lignée du nouveau design intérieur Porsche, avec une console centrale inclinée inspirée de la Carrera GT et de la Panamera. Il est à noter que la capote électrique maintenant compatible avec un hard-top ne demande que neuf secondes pour se déplier en roulant à 60 km/h.

Au chapitre mécanique, la révolution que tout le monde attendait, avec le passage au quatre cylindres à plat pour la version de base, n'a finalement pas eu lieu, ou tout du moins pas encore. En effet, les Boxster et Boxster S utilisent encore tous deux des Flat-six. Mais, si la variante S garde son 3.4 à injection directe et ne gagne que 5 ch (315 ch au total), le Boxster « de base » adopte un nouveau 2.7, dérivé du gros 3.4. Malgré

Cylindrée :	2.7L 6cyl. inj. directe
Puissance :	265ch - 6700tr/min
Couple :	280 Nm - 4000tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1290 kg
Dimension :	4.35/1.82/1.30 (L/l/h)
Réservoir :	65 l
Volume coffre :	150/260 l
Pneumatique :	205/55 R 17 - 235/50 R 17

Performances globales

Vitesse max :	262 km/h
0 à 100 :	5.7 s
Consommation :	10.6/5.9/7.7 l/100
Autonomie :	844 km

cette baisse de cylindrée de 200 cm3, la puissance augmente de 10 ch et passe de ce fait à 265 ch. Les performances suivent la même tendance, avec un 0 à 100 km/h annoncé en 4,8 s pour le Boxster S avec boîte PDK et Launch Control, contre 5,2 s sur l'ancienne mouture. Côté vitesse maxi, le Boxster culmine à 264 km/h (262 km/h avec la PDK) et le Boxster S à 279 km/h (277 km/h avec la PDK). L'économie est également à l'honneur, grâce essentiellement au poids revu à la baisse et à l'adoption d'un système Start and Stop avec récupération d'énergie sur les deux motorisations. Résultat, les consommations mixtes sont en forte baisse, avec 7,7 l/100 km pour le Boxster avec boîte PDK, au lieu de 9,1 l/100 km auparavant, et 8 l/100 km pour la version S au lieu de 9,4 l/100 km précédemment. Côté transmission, pas de boîte manuelle à sept rapports comme la 911, le Boxster se contentant de six vitesses, mais pouvant recevoir la PDK double embrayage à sept rapports en option. Pour les sportifs ayant soif d'une conduite encore plus dynamique, Porsche propose le Pack Chrono Sport en option comprenant pour la première fois des supports de transmission dynamiques.

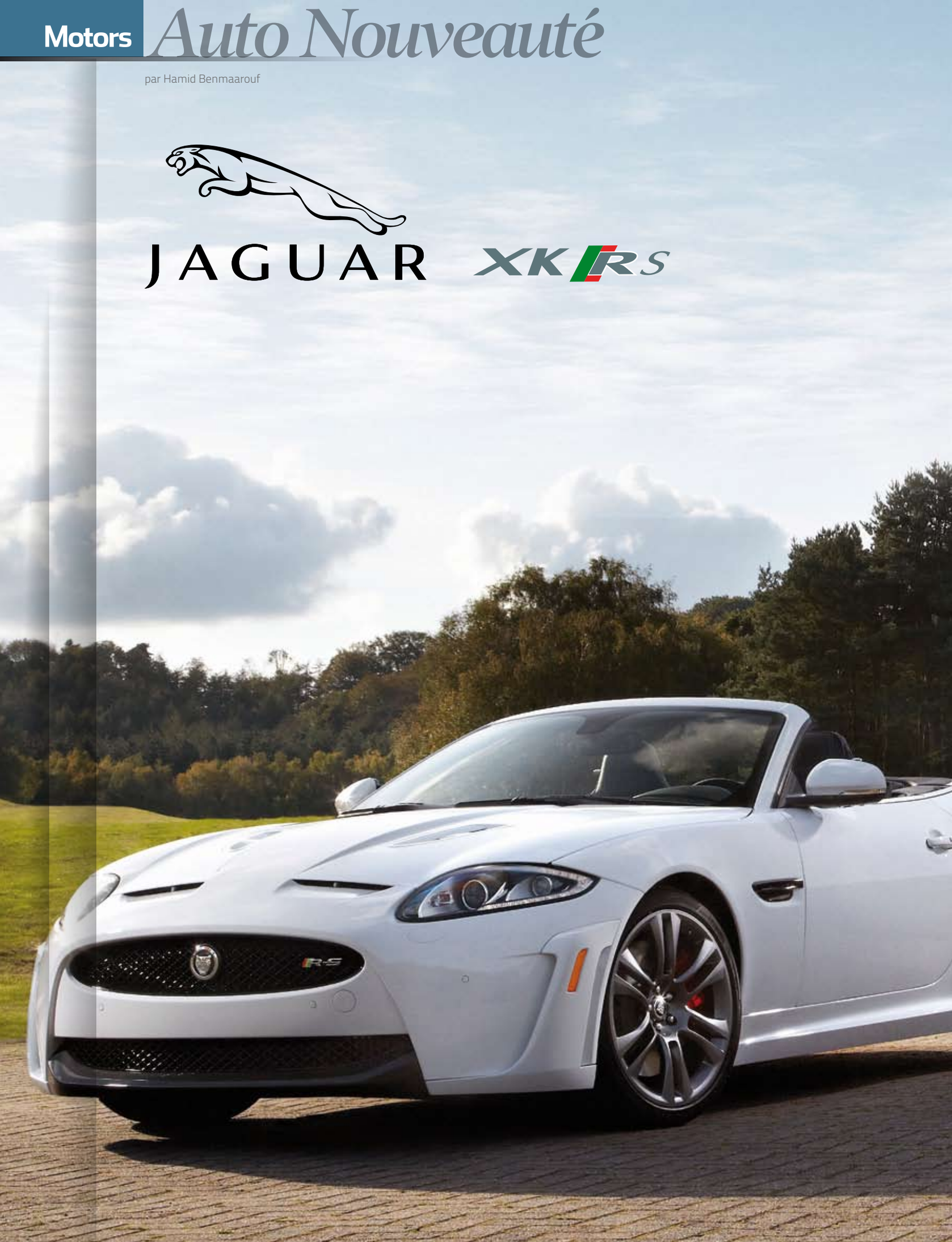
Côté tenue de route, ce roadster est commercialisé avec un châssis plus léger et entièrement revu, ainsi que de plus grandes roues, ce qui améliore de manière significative le comportement routier qui faisait déjà référence dans la catégorie. Par ailleurs, le nouveau Boxster bénéficie des dernières avancées technologiques du constructeur en la matière, en l'occurrence le Porsche Torque Vectoring (PTV), avec blocage différentiel mécanique de l'essieu arrière et la nouvelle direction assistée électrique, étrennée par la dernière génération de la 911.

En conclusion, le nouveau Boxster capitalise sur les acquis qui ont fait le succès de son prédécesseur, tout en renforçant son capital séduction, grâce à une robe plus racée, un contenu technologique plus sophistiqué et des motorisations plus efficientes. On en redemande !

Auto Nouveauté

par Hamid Benmaarouf

JAGUAR XKRS



The british supercar

Pour commémorer le cinquantenaire de la Type E, la marque au félin a conçu la Jaguar la plus rapide de son histoire après la mythique XJ 220. Très performante, la S sait également faire dans la provocation, avec son physique bodybuildé. Elle est désormais disponible sur commande spéciale chez l'importateur marocain,

Auto Nouveauté

Cylindrée :	5.0L V8 32s + Compresseur
Puissance :	550ch - 6000tr/min
Couple :	680 Nm - 2500tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1753 kg
Dimension :	4.80/1.89/1.31 (L/l/h)
Réservoir :	71 l
Volume coffre :	330 l
Pneumatique :	245/40 R 19 - 275/35 R 19

Performances globales

Vitesse max :	300 km/h
0 à 100 :	4.4 s
Consommation :	18.9/8.6/12.3 l/100
Autonomie :	577 km

Lancée au Salon de Genève 2011, la plus puissante Jaguar de tous les temps débarque chez l'importateur marocain de la marque. Cette version ultra sportive de la XKR aimante les regards par son physique renversant. Si sa devancière « plus civilisée » ne manquait déjà pas d'allure avec sa silhouette fuselée qui évoque un gros chat à l'affût, la version S dans sa livrée exclusive 'French Racing Blue', se veut encore plus suggestive. En effet, le nouveau fleuron de la gamme se dote d'optiques remaniées, de prises d'air latérales, ainsi que d'un bouclier avant retravaillé incluant des feux à LED. Le capot est également retouché, avec l'apparition de fentes horizontales qui permettent de réduire la chaleur et le phénomène de portance. L'arrière est, pour sa part, agrémenté d'un pare-choc avec diffuseur, de quatre sorties rondes pour l'échappement et d'un gros aileron. Pour souligner encore plus le côté sportif du XKR-S, les grilles avant supérieures et inférieures, les ouïes latérales, les entourages de vitres et la garniture du couvercle de coffre se déclinent tous en un noir brillant. Les nouvelles jantes en alliage 20» de couleur anthracite et les étriers de freins peints en rouge complètent ce tableau de fort belle manière.

À l'intérieur, l'ambiance fleure bon le luxe et la sportivité. L'usage abondant du cuir, du carbone et de l'aluminium renforce l'aspect haut de gamme de l'habitacle hérité de la XKR. Il y a la possibilité, pour le client, d'opter pour le coloris de son choix pour la carrosserie et de personnaliser l'intérieur. Pour l'habitacle, il est ainsi possible d'opter pour un ensemble cuir uni avec surpiqûres de couleurs ou pour un ensemble bi-ton charcoal ou rouge.
Dans la pure tradition maison, le XKR-S bénéficie des équipements les plus raffinés. Ainsi en est-il des sièges cuir chauffants et réglables en seize positions, du système audio Bowers & Wilkins 525W qui bénéficie du son surround Dolby et de l'écran tactile 7», qui commande la plupart des fonctions principales telles que le système audio, l'interface Bluetooth, la navigation par satellite et la climatisation. La plus puissante des Jag' peut, par ailleurs, bénéficier en option d'une caméra d'aide au stationnement en marche arrière ainsi que d'un système d'éclairage avant adaptatif.

Une vitesse de pointe de 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 4,4 secondes.

Cependant, l'essentiel de l'évolution par rapport à la XKR réside au niveau de la motorisation, qui a subi une cure aux amphétamines. Ainsi, le V8 de 5.0 l Supercharged a vu sa puissance passer à 550 ch pour un couple de 680 Nm. Résultat : les performances s'envolent avec une vitesse de pointe de 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 4,4 secondes. La transmission est, pour sa part, assurée par une boîte automatique à six rapports, qui offre le choix entre deux modes Drive ou Sport. Les changements de vitesse peuvent également être contrôlés manuellement grâce aux palettes situées à l'arrière du volant. Cette hausse de la performance ne s'accompagne pas d'une inflation importante de la consommation, puisque celle-ci s'établit à un raisonnable 12,3l /100 selon le

constructeur.
Au chapitre comportement routier, la tenue de route a été revue pour être en phase avec l'augmentation de la puissance. Ainsi, le système de gestion du différentiel actif a été reprogrammé pour réduire la sensibilité de la direction à très grande vitesse. Le contrôle dynamique de la stabilité a également été remanié pour répondre aux capacités accrues de la voiture. Au passage, les suspensions ont été revisitées dans le sens d'une meilleure rigidité, favorisant ainsi une plus grande précision de conduite.
Par ailleurs, grâce au système JaguarDrive Control, la XKR-S propose deux modes de conduite : Hiver et Dynamique. Ce dernier permet une réaction plus importante de l'accélérateur, des changements de vitesse plus rapides et une conduite plus sportive.

Au final, la XKR-S réussit un savant dosage entre luxe et sportivité, ce qui fait d'elle une alternative intéressante aux Lamborghini et autres Ferrari. Mais avant de goûter au bonheur de conduire un tel bolide, il faut signer un chèque de 1,7 million de DH. Un tarif, certes, pas à la portée de toutes les bourses, mais qui reste compétitif, par rapport à la concurrence.

par Hamid Benmaarouf

Le fabuleux testament d'Enzo Ferrari

Le parcours d'Enzo Ferrari, alias Il Commendatore, est jalonné de succès qui ont fait de la firme de Maranello une référence dans le cercle très élitiste des constructeurs de voitures de sport haut de gamme. Mais Enzo Ferrari avait l'ambition obsessionnelle de tutoyer le sommet dans son domaine, en construisant la plus perfectionnée des voitures de sport de son temps. La célébration du quarantième anniversaire de la marque a été l'occasion pour concrétiser ce projet grandiose, qui a porté le nom de F40.

F40

Auto Légende

Mais c'est de derrière qu'on peut distinguer la F40 entre mille, grâce à un imposant aileron qui joue un très grand rôle dans la stabilité de la voiture à grande vitesse.

Ce fut la réponse du berger à la bergère ! Un an après la sortie de la Porsche 959, qui avait pris un sacré coup d'avance sur la concurrence, grâce à sa sophistication technologique, Ferrari, son éternel concurrent, réplique en lançant la Ferrari F40 en 1987. Mais si la première se voulait une voiture de sport civilisée qui ne sacrifie rien au confort, la seconde a été un véritable pur-sang, semblant échapper d'un circuit. Légère, puissante, elle a été conçue comme une véritable automobile de compétition. Héritière directe de la 288, la Ferrari F40 recourt ainsi à des techniques et à des technologies d'avant-garde, comme l'emploi massif de matériaux composites, dont la fibre de carbone, inaugurée par Ferrari en F1, puis utilisée par la suite sur la 288 GTO. Le souci de ressembler autant que possible à une voiture de compétition a poussé les ingénieurs à verser dans la complexité dans la fabrication des éléments de la carrosserie, à l'image du tablier qui sépare l'habitacle du moteur. Doté des trois fonctions de rigidification, de pare-feu et d'isolation phonique, il est constitué de deux couches de kevlar/fibre de verre. Ne voulant pas être en reste, le toit, la plage arrière et le capot moteur sont en kevlar/nomex. Et pour une fois, les impératifs aérodynamiques et mécaniques ont prévalu dans les choix stylistiques opérés par le designer attitré de la marque, Pininfarina. Ainsi, l'avant est très plongeant, très large aussi, avec trois prises d'air dans le spoiler et des Naca dans le capot. De profil, on remarque des passages de roue proéminents, ainsi que deux prises d'air sur les flancs. Mais c'est de derrière qu'on peut distinguer la F40 entre mille, grâce à un imposant aileron qui joue un très grand rôle dans la stabilité de la voiture à grande vitesse. Et pour finir ce tour du propriétaire, il y a lieu de relever les feux arrière ronds, fixés sur une simple grille noire, qui aide à son tour au refroidissement.

Sous sa robe high tech, la Ferrari F40 conserve un classique châssis tubulaire en acier, qui possède une rigidité et une efficacité déjà amplement prouvées en course. Faisant massivement appel au carbone kevlar, la structure de la Ferrari est globalement plus légère de 20% qu'une structure conventionnelle, pour un gain en rigidité trois fois supérieur. L'habitacle, lui, s'avère spartiate, à l'image de celui d'une voiture de course. Ainsi, tous les équipements de confort passent à la trappe, à l'exception de la climatisation, dont la présence s'avère d'ailleurs bien utile, en raison de la chaleur qui règne dans l'habitacle. Les sièges baquets font un clin d'œil à l'univers de la compétition, avec leur harnais de sécurité à quatre points, tandis que le tableau de bord recouvert de tissu noir mat évite clairement le superflu. Les vitres latérales sont en lexan, un composé plastique très léger proche du plexiglas et ne s'ouvrent que par le biais de glaces coulissantes, comme sur les voitures de course. Toutefois, les clients les plus urbains pouvaient à l'époque opter pour de plus classiques vitres en verre... malheureusement fixes. Abandonnée par les modèles de série, la roue

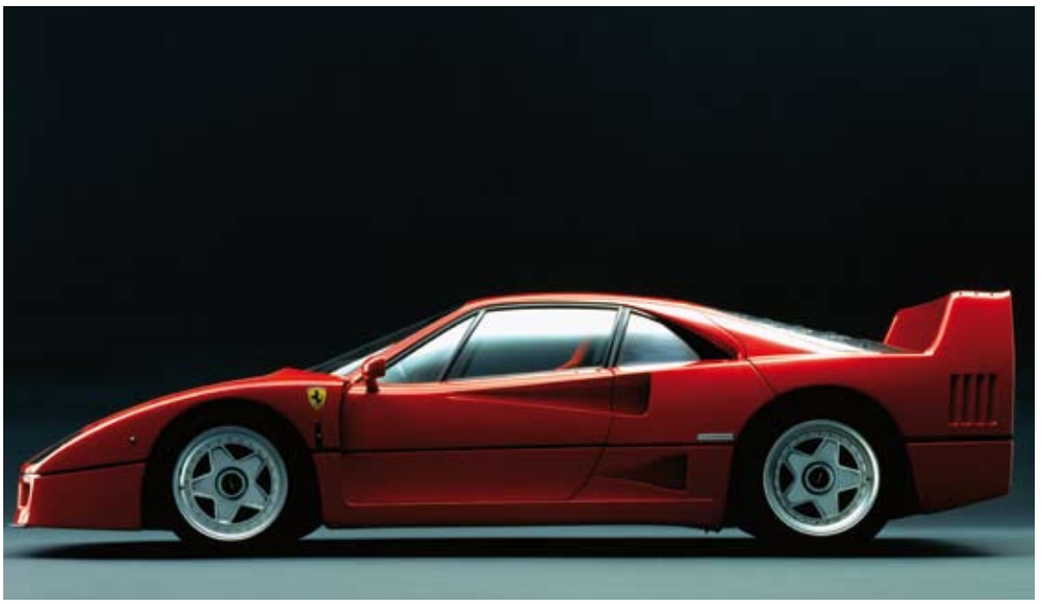
Faisant massivement appel au carbone kevlar, la structure de la Ferrari est globalement plus légère de 20% qu'une structure conventionnelle, pour un gain en rigidité trois fois supérieur.

Fort de cette puissance phénoménale conjuguée à un poids de ballerine (1.000 kg), la F40 affiche un rapport poids/puissance qui donne la chair de poule : 2,3 kg/cheval... Une valeur digne

d'une voiture de course! Conséquence : les performances tutoient des sommets avec un 0 à 200 km/h en 12» et le 1000 m DA en 21».

de secours laisse place à une bombe anti-crevaison située sous le capot avant. Le capot arrière quant, à lui, intègre une vitre en plexiglas couverte de persiennes, qui laisse entrevoir la pièce maîtresse du bolide : un V8 compressé emprunté à la 288 GTO. Son passage sous le capot de la F40 s'est toutefois accompagné d'une sensible hausse de la puissance, qui s'établit à 478 ch à 7.000 tr/mn et 58,8 Mkg de couple dès 4000 tr/mn ! Pour cela, la cylindrée a été portée à trois litres et avec des cotes d'alésage/course respectives de 82 et 69,5 mm, le moteur possède un rapport plus carré : 1,17:1. Le taux de compression, pour sa part, a été réduit par l'appui de deux turbines IHI soufflant à 1,1 bar de l'air refroidi par l'eau des deux gros échangeurs Behr. Fort de cette puissance phénoménale conjuguée à un poids de ballerine (1.000 kg), la F40 affiche un rapport poids/puissance qui donne la chair de poule : 2,3 kg / cheval...Une valeur digne d'une voiture de course ! Conséquence : les performances tutoient des sommets avec un 0 à 200 km/h en 12 » et le 1000 m DA en 21 ». La F40 réalise là une prouesse, surtout si on se rappelle qu'elle n'a que deux roues motrices. La tenue de route est au diapason de ce fabuleux potentiel, en se révélant rigoureuse et ultra sportive. Le mérite en revient à une parfaite répartition des masses, un centre de gravité extrêmement bas, des porte-à-faux réduits, une direction ultra précise et directe, une assiette stable et un poids plume. De plus, la voiture fait appel à une suspension héritée de la 288 Evoluzione, qui se distingue par ses doubles bras triangulés à l'avant et à l'arrière et bénéficie de deux barres antiroulis, ainsi que d'un correcteur d'assiette à trois positions, qui se commande de l'habitacle par un bouton. Ce dernier permet de rehausser la garde au sol de 25 mm pour les manoeuvres. Enfin, grâce à son fond plat, son gros aileron et son plancher à effet de sol, la F40 reste posée sur des rails jusqu'à sa vitesse maxi de 324 km/h chrono, qu'elle atteint à la vitesse grand V. Pour stopper cet avion supersonique, le freinage a été renforcé par des disques ventilés de 330 mm en acier pour la partie de friction, avec des étriers à quatre pistons, dont le centre est en aluminium, afin de réduire les masses non suspendues. Grâce à cette débauche de savoir-faire, acquise en sport automobile, la F40 s'impose comme la plus efficace des voitures de sport.

En somme, la F40 est une voiture de course à peine civilisée et de ce fait, elle n'a nullement vocation à évoluer dans la jungle urbaine ou à rivaliser avec les GT sur les longs trajets. Son niveau sonore élevé et son inconfort général la destinent à un usage plus viril, de préférence sur circuit, son terrain de prédilection. Et c'est justement l'emploi qui en a été fait par de nombreux clients qui l'ont engagée dans de nombreuses compétitions internationales. Signalons à ce niveau qu'une version radicalisée par rapport au modèle de série baptisée F40 LM a été produite à dix neufs exemplaires, entre 1989 et 1994. Dotée d'une puissance avoisinant les 700 ch, elle a brillé dans des



championnats importants tels que le BPR (ex FIA-GT), ou les 24 heures du Mans. Enfin, notons que sept exemplaires de F40 « GT » développant 560 ch furent utilisés dans les championnats GT italiens en 93-94 et GT japonais en 94 et 95.
Devenue une référence dans sa catégorie, la Ferrari F40 a vu sa cote s'envoler après la mort d'Enzo Ferrari, un an après son lancement. Considéré comme le dernier chef d'œuvre signé de la main du Commendatore, ce modèle a connu un engouement peu commun, au point que certaines F40 se sont revendues jusqu'à cinq fois le prix payé, avant même d'avoir été livrées !
Face à l'ampleur de la demande, et notamment sur le marché américain, Ferrari a procédé à une augmentation de la production des F40, assurée par la Stabilimenti Scaglietti, qui fait passer alors la production de 400 exemplaires prévus à 1.000 voitures, dont 700 pour l'Europe. Au final, 1.311 exemplaires de F40 auront été vendus, ainsi que quelques exemplaires préparés pour la course.

Superbe, puissante, la F40 est résolument une automobile née pour le circuit et la course et c'est ce qui fait sa singularité. Très rares en effet sont les voitures homologuées pour la route qui se sont rapprochées autant de la configuration course. La dernière Ferrari construite du vivant du Commendatore est clairement destinée à des pilotes chevronnés, qui préfèrent la conduite exigeante au confort des voitures d'aujourd'hui. Son royaume est bel et bien la piste, où elle règne en maître. Ses gènes, issus de la compétition lui ont permis non seulement de surclasser ses congénères de l'époque, comme la Lamborghini Countach 5000S, la Porsche 959 et la Cizeta V16T, mais de connaître également plus de notoriété. Si la F50 qui lui succèdera sera plus performante sur le papier, dans la pratique elle est bien moins efficace : elle a deux turbos en moins... La F40 ne sera jamais remplacée.

Considéré comme le dernier chef d'œuvre signé de la main du Commendatore, ce modèle a connu un engouement peu commun, au point que certaines F40 se sont revendues jusqu'à cinq fois le prix payé, avant même d'avoir été livrées !

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

CIRCUIT INTERNATIONAL AUTOMOBILE MOULAY EL HASSAN

Une Production Marrakech Grand Prix Groupe Ménara

RACE OF MOROCCO 2012

FIA WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP

MARRAKECH 13>15 AVRIL 2012

PADDOCK/TRIBUNE VIP

Pass TRIBUNE VIP :
Vue imprenable sur les stands et la ligne de départ ....

Coulisses du Grand Prix dans le Paddock, Village, Simulateurs de course, Grid Girls et Food Court VIP.

PASS 3 JOURS >>> 500 MAD

VIP CLUB

Carte CLUB VIP :
Parking VIP dans le Paddock, Loge au dessus des stands.

Open Bar, Service assis, Red Bull Lounge, Pit Walk sur la ligne de départ, accès VIP aux soirées pilotes.

PASS 3 JOURS >>> 7 000 MAD

Votre Pass à l'exclusivité sur **www.marrakechgrandprix.com**
ou au **0524 45 84 08**

FIA WTCC AUTO GP CLIO RS CUP EUROSPORT 2M HIT RADIO

Marrakech Grand Prix - Filiale du Groupe

منارة قابضة
ménara holding

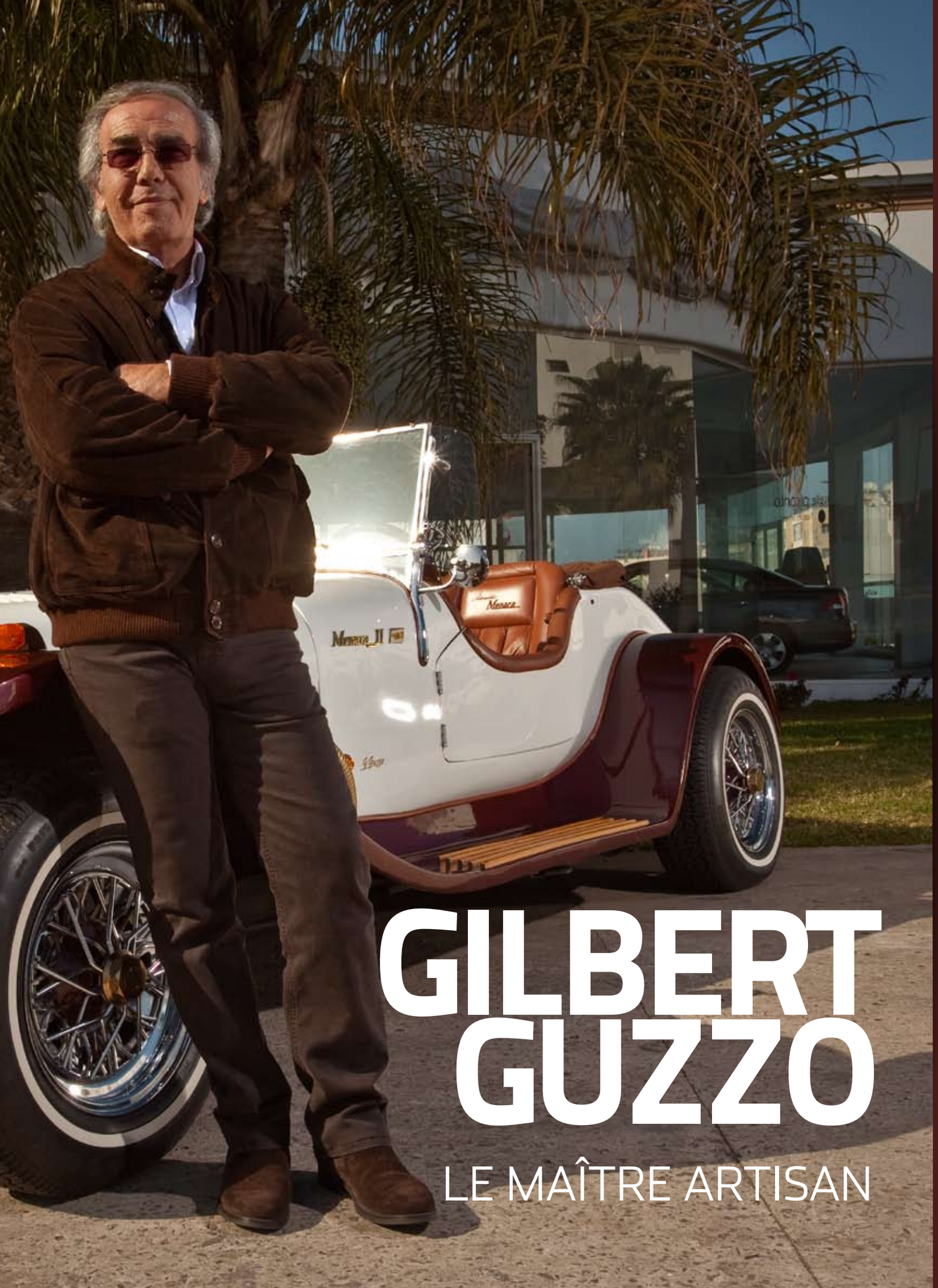
MOROCCO Méditel تأمين الوفاء Wafa Assurance Ain Ifrane

Partenaire Presse Gentlemen DRIVERS

Arteo Design

Entretien du mois

par Hamid Benmaarouf



GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

Fabrication marocaine d'automobiles

Sa vie a été faite d'opportunités, mais aussi de travail acharné. Gilbert Guzzo a mis très tôt le pied à l'étrier, parce que ses parents manquaient de moyens. Nullement démonté, il a creusé son sillon en saisissant toutes les opportunités qui se sont offertes à lui. Sa passion pour les bateaux lui ouvrira les portes de l'automobile, où il se forgera une réputation d'artisan de premier ordre. Son coup d'éclat sera la Menara, qui sera la première voiture 100% marocaine. Habitué des circuits, Guzzo marquera également le sport automobile national en lançant différentes formules qui ont démocratisé l'accès à la discipline. Son rêve aujourd'hui est de relancer le projet qui lui tient le plus à cœur, la Menara.

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

Réplique Peugeot BB 1913

Comment avez-vous eu le virus de la passion pour l'automobile ?

Je suis né à Casablanca et j'ai commencé à travailler à l'âge de 16 ans. Mon père était artisan bottier et ses maigres revenus ne supportaient pas la charge de la petite famille. J'ai donc été obligé d'abréger mes études en me contentant d'un CAP en électromécanique obtenu au collège Ibn Toufaïl, au Maârif. Nous habitions au quartier Bourgogne et je me déplaçais à vélo pour aller sur mon lieu de travail à Aïn Borja. Je gagnais à l'époque l'équivalent de 350 DH par mois. Puis j'ai été embauché comme simple mécanicien aux Chantiers et Ateliers du Maroc, ex-Galinari. Le salaire étant encore trop faible, j'ai décidé de me mettre à mon propre compte.

J'avais remarqué à Aïn Sebaâ une station service abandonnée, la station TEXACO, devenue depuis SHELL. J'ai approché le directeur général pour le convaincre de me la donner en gérance et d'y installer un atelier mécanique. Ce n'était pas évident d'une part, parce que je n'avais que 25 ans et d'autre part, je n'avais que la somme de 900 DH comme garantie, économisée sur mon dernier salaire. Toutefois, devant ma détermination et après négociation, j'ai eu gain de cause.

Comme la vente de carburant ne suffisait pas pour survivre, j'ai commencé à faire des petites réparations mécaniques. J'avais à l'époque quelques clients dont j'entretenais les bateaux et il m'arrivait souvent d'être obligé d'aller sur leur lieu de vacances à Tétouan pour effectuer des travaux de dépannage.

C'est lors d'un déplacement que j'ai croisé sur le port un monsieur qui avait des problèmes pour faire démarrer son bateau. Je lui ai offert mes services et après lui avoir réglé son moteur, nous avons engagé la discussion. Il m'a posé des questions sur mon activité et mes projets d'avenir. Je passais régulièrement à Tétouan lui rendre visite et il m'écoutait toujours avec attention lorsque je lui parlais des mes rêves. Mais avec mes petits moyens, l'espoir de concrétiser ce projet était une utopie. Un jour, alors qu'il était de passage à Casablanca, il s'est arrêté à la station service et m'a proposé son aide. Il s'est porté garant auprès de la société Générale pour l'accord d'un prêt de 80.000 DH. C'était une occasion inespérée mais assortie d'une contrainte de taille : la date de remboursement du prêt ne devait pas dépasser une année.

J'ai dans un premier temps importé des bateaux et des caravanes, ma société commençait à se développer jusqu'au moment où les licences à l'importation ont contribué à mettre un frein à mon activité. Je n'avais d'autre solution que de me lancer dans la fabrication des mes propres produits.

A l'époque le caravaning était en pleine expansion et les camping-cars à la mode : c'est cette première conception qui est sortie de nos ateliers. Soixante-

Présentation de la réplique Buick 1917

Biographie

***1949** : Naissance à Casablanca*
***1966** : CAP Électromécanicien*
***1970** : Rencontre de Monsieur Clark PRATHER - PDG de TEXACO*
***1972** : Création de la société CANAM*
***1992** : Première rencontre avec Sa Majesté le Roi Hassan II*
***1996** : Création de la société Automobiles Menara*

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

quatorze ont été fabriqués sur la base de châssis-cabines de marque Bedford et Fiat. Mais j'avais toujours la nostalgie pour les bateaux, j'ai donc fabriqué un hors-bord que j'ai baptisé « cobra ».
Au fil du temps, j'ai varié mon activité avec la fabrication de manèges mécaniques et électriques pour parcs d'attraction, de bungalows de chantier, de remorques spéciales, diverses fabrications et travaux spécifiques. Jusque là, je n'avais jamais pensé à m'investir dans l'automobile, à l'exception de quelques interventions sur des véhicules pour les transformer en ambulances, par exemple. Il m'arrivait également de procéder à l'aménagement et à la modification de caravanes pour le compte du garage Royal. Un jour, le Palais Royal m'a demandé si je pouvais réaliser une réplique de voiture.
Au départ, j'étais circonspect, mais lorsque j'ai vu le modèle, qui était au passage une Peugeot Bébé de 1913 dessinée par Ettore BUGATTI, j'ai accepté. Ce n'était pas évident, puisqu'il fallait non seulement produire une réplique fidèle au modèle original, mais y incorporer une mécanique moderne avec boîte de vitesses automatique, direction assistée et disques de freins. Il fallait de plus que tous ces nouveaux éléments soient parfaitement simulés, de sorte que la réplique soit parfaitement identique.
La réplique a été réalisée et présentée à Sa Majesté Le Roi Hassan II en 1989. Satisfait du résultat, il m'a confié d'autres projets choisis par ses soins, entre autres une Buick de 1912 qui a été exposée à l'International Motors Show de New-York en 1993 avec la mention « Made in Morocco », une Buick quatre portes de 1917, une De Dion Bouton de 1908, une Citroën Trèfle de 1928.

Parlez-nous de l'histoire de la Menara.
Soucieux de démonter les capacités du Royaume à produire une voiture 100% Marocaine, l'idée est venue de Sa Majesté Le Roi Hassan II en 1993 lors d'une entrevue. N'ayant pas la prétention de concurrencer les gros industriels, nous avons donc décidé de concevoir une voiture sur mesure, de style néo-classique, qui susciterait l'étonnement et serait la vitrine d'un savoir-faire national.
Avec une rare polyvalence, les ouvriers ont été capables d'évoluer dans des domaines aussi divers que la fabrication en fibre de verre, la soudure, l'ébénisterie ou l'assemblage. Nous avons commencé les travaux le 3 octobre de la même année et quelques mois plus tard, la voiture était terminée. Cela a donc été un défi puisqu'elle a été réalisée en un temps record. Nous avons dû la modeler dans des pains de mousse de polyuréthane pour lui donner ses formes et faire une empreinte en fibre de verre. La carrosserie étant achevée, nous avons fabriqué un châssis puis adapté tous les éléments internes.
À l'exception des organes mécaniques importés de chez Ford, dont la marque Américaine m'a autorisé à afficher sur le véhicule « Powered by Ford », signe de confiance et de reconnaissance de la qualité de notre travail, le reste est de fabrication 100% locale.
L'intérieur a été réalisé avec des matériaux nobles, le tableau de bord a été façonné dans une racine de thuya d'Essaouira, la sellerie en cuir fait-main, le sablage des vitres avec monogramme.
Le modèle achevé, SM le Roi l'a baptisé « MENARA » en référence au site historique de Marrakech et la lettre « M » sur le bouchon du radiateur signifie l'origine du royaume. Chaque voiture est numérotée et porte le nom du propriétaire.
En termes d'image, le but était également atteint puisque la MENARA a été exposée dans des salons Nord-Américains spécialisés à New-York et à Toronto. Elle a forcé l'admiration des professionnels et des fans

Réplique Buick 1917 quatre portes

de l'automobile d'époque. Elle n'a d'ailleurs pas laissé de marbre les amateurs, la preuve en est que quelques collectionneurs l'ont déjà adoptée.

La Menara de nos jours

Pour l'anecdote, j'ai ressenti une grande satisfaction lorsqu'un jour un ami, propriétaire d'une MENARA, en vacances à Marbella m'a appelé pour me dire qu'elle jouait la vedette sur le port en se faisant photographier par nombre de personnes !

Àtraverscetteréalisation,notresociété « AUTOMOBILES MENARA » qui porte le nom de sa belle inspiratrice, entend prouver que le talent, l'ingéniosité et les compétences ne sont pas exclusives à l'Europe et que le Maroc offre bien plus que de magnifiques paysages au parfum exotique.

Afin de mieux promouvoir le produit, un site internet a été mis en place. Nous sommes passés à la phase de production de la MENARA en petite série, avec un nouveauprojetdeMENARA4portes.Malheureusement la réglementation européenne draconienne a fait avorter ce dernier qui est resté au stade de prototype. Cet écueil nous a empêché de poursuivre l'aventure. Ainsi je n'ai pu produire que huit MENARA au total.

De la fabrication à la restauration automobile, il n'y a qu'un pas. L'avez-vous franchi ?

J'ai fait de la restauration pour le compte de clients Marocains, mais en terme de volume cette activité n'est pas importante dans la mesure où les possesseurs de voitures anciennes tiennent à faire eux-mêmes les travaux de restauration. Néanmoins plusieurs collectionneurs étrangers ont été attirés par les prix

Réplique Citroen Trèfles 1928

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

largement plus abordables. Nous avons reçu par conteneurs leurs véhicules en admission temporaire qui ont été restaurés et réexpédiés.

Quel genre de difficultés rencontrez-vous dans cet exercice ?
Cela peut paraître anodin, mais la seule difficulté dans la restauration est de trouver les bons pneus ! Par exemple, trouver des pneus des années 1900 n'est pas facile. Heureusement internet parfois nous sauve la mise lorsque nous recherchons des pièces rares. Pour le reste, nous maîtrisons le savoir-faire, qu'il s'agisse de travaux de carrosserie ou de réparation moteur. Il est en effet plus aisé de réparer et régler une mécanique ancienne qu'un nouveau moteur truffé d'électronique.

Parlez-nous de vos voitures anciennes
Je n'en ai actuellement que deux en ma possession. La première est une Ford de 1934 qui était abandonnée dans une ferme et dans un état lamentable. Elle a nécessité une importante remise en état. Ce qui m'a le plus attiré dans cette voiture et grandement conditionné pour l'acquérir c'est son immatriculation, le chiffre « 0 » : première immatriculation au Maroc ! Les travaux ont duré six mois. La seconde est une Renault Floride de 1962 dont j'ai fait l'acquisition à la fin de l'année dernière et qui était également en mauvais état. Elle était immobilisée depuis une dizaine d'années. Je lui ai redonné une seconde vie en l'espace de trois semaines. Lorsque j'ai annoncé la nouvelle à mes enfants en leur disant que je m'étais offert un beau cadeau de Noël, ils ont tout de suite pensé à une Ferrari, une Bentley ou une Aston Martin. Qu'elle ne fût leur déception lorsqu'ils ont su que c'était une voiture des années 60 !

Vous êtes très actif dans le domaine du sport automobile. Quelles sont vos réalisations à ce niveau?
Je suis un grand passionné de sports automobiles. Dès mon plus jeune âge, j'assistais à toutes les courses qui se déroulaient à Aïn Diab. Ma passion n'était pas de piloter, mais de régler ou de préparer les voitures. Cela dit j'ai constaté que la scène automobile, au fil du temps, était toujours occupée par les mêmes pilotes avec de gros bolides et de gros budgets. Il m'est donc venu l'idée d'engager une dynamique de changement : l'objectif étant de permettre à de jeunes passionnés aux revenus limités d'accéder à ce sport.

Avec le lancement de la voiture économique au Maroc, j'ai décidé de ressusciter la Formule Nationale dont la dernière manifestation remonte aux années 70 avec le Renault 5. C'est ainsi que j'ai lancé en 1999, en partenariat avec Fiat, le Trophée Palio-Menara sur deux années avec pas moins de vingt-sept véhicules. J'ai constitué à cet effet un Team qui se chargeait de préparer les voitures et de les entretenir. Mon deal avec le constructeur consistait à obtenir de lui un bon prix sur les véhicules en contrepartie de la publicité dont il bénéficierait. La formule a connu un grand succès et a permis à de nouveaux talents de faire leur entrée dans la cours des grands. J'ai enchaîné de 2008 à 2010 avec la Formule Nationale Rio Cup qui reconduisait le même rapport qualité-prix. Mais comme les pilotes sont de grands enfants et qu'ils en demandaient plus, il a fallut passer de l'amateurisme à la catégorie professionnelle. En 2011 mon choix s'est porté sur une formule beaucoup plus puissante avec la Renault Clio RS. Pour la circonstance, Renault Maroc a fait un gros effort sur le tarif des voitures qui a été réduit de 30%.

Pourquoi avez-vous choisi Renault et Wafa Assurance comme partenaires ?
La renommée de la Clio n'étant plus à faire, j'ai choisi Renault car la marque dispose d'un département compétition qui permet de faire évoluer les véhicules. Ainsi on peut augmenter la puissance ou installer une boîte séquentielle. Pour les habitués des deux précédentes formules, il s'agissait d'un grand saut en termes de puissance et de sensations. Il ne faut pas oublier que le rapport poids/puissance de 5kg/ch est très compétitif. La préparation des véhicules

La Menara

Présentation du premier prototype

est également située un cran au-dessus puisque tous les équipements de la voiture sont livrés par le département Renault Sport et sont aux normes FIA. Je voudrais ajouter que le département Sport est très professionnel puisqu'au moindre souci il répond immédiatement présent.

Wafa Assurance nous accompagne dans l'aventure. Forte de sa notoriété et de son leadership, elle s'applique à accompagner l'élan économique, social et sportif en assurant les grands projets et les évènements d'un Maroc en plein essor. Pour sa clientèle jeune, dynamique et responsable en s'investissant dans le domaine du sport automobile, Wafa Assurance pointe les éléments principaux liés au métier de l'assurance, à savoir la prévention et la sécurité. Je rappelle que Wafa Assurance a été l'assureur officiel en 2009 et 2010 de Marrakech Grand Prix et réitère son engagement avec l'édition 2012.

Nous sommes actuellement en pleine préparation de la première manche de l'année qui se déroule sur le circuit d'ASCARI en Espagne. Ce sera l'occasion pour les pilotes d'évoluer dans des conditions d'organisation similaires à celui du Grand Prix de Marrakech, auquel notre Team, avec la « CLIO RS CUP MAROC » participera au mois d'Avril.

Quels sont vos futurs projets en sport automobile?

C'est regrettable que de nos jours le sport automobile soit si peu médiatisé, tout comme que le karting, alors que la pratique de ces deux sports est essentielle pour en faire de bons pilotes, responsables et conscients des dangers. Je pense qu'il faudrait dans un premier temps profiter de l'organisation des circuits urbains pour détecter les jeunes talents en proposant des baptêmes de piste. Au sein de notre championnat, certains pilotes se sont portés volontaires pour embarquer des jeunes et leur faire découvrir les sensations du pilotage. Dans ce sens, j'ai demandé à la Fédération de me confier des profils intéressants pour les mettre en contact avec l'univers de la course. Ensuite il faut leur permettre de faire leurs armes au sein d'un championnat accessible financièrement. Dans ce cadre, je me suis rapproché de mes partenaires, Renault Maroc et Wafa Assurance, pour leur proposer le lancement d'une course junior, comme cela se fait en France par exemple, avec la Logan Cup. Cette formule s'appellerait « Dacia Sandéro Cup ». Mon prochain challenge est donc de former des jeunes pour qu'ils deviennent de futurs champions. J'attends également la mise en place d'un circuit permanent pour qu'ils puissent évoluer en toute sécurité. Ce sera aussi l'occasion de lancer la Formule Zagora qui est aujourd'hui à l'état de prototype. Il s'agit d'une voiture légère équipée d'une mécanique de moto.

Que pensez-vous du WTCC et que représente pour vous la participation de la Clio RS Cup à cet évènement?

Le grand Prix de Marrakech est une manifestation qui revêt beaucoup d'importance pour le Maroc en

GILBERT GUZZO

LE MAÎTRE ARTISAN

termes d'image et de contribution au développement du sport automobile. S'agissant de la Formule Clio RS Cup, il est évident que notre participation à la manche du WTCC aura des répercussions positives auprès du public et un impact médiatique pour nos pilotes et nos partenaires.

Avez-vous déjà participé au Rallye Classic du Maroc ?
Le Rallye Classic est une très bonne carte de visite pour le Maroc. J'ai participé à trois reprises à cet évènement au volant d'une Mercedes 280 SL, d'une Jaguar Type E et d'une Talbot. Mais c'était de la figuration, parce que je n'ai pas cherché à décrocher une place sur le podium. Ce rallye est excellent pour découvrir notre si beau pays !

Comment concevez-vous l'avenir du sport automobile au Maroc ?
Personnellement, je suis très optimiste, par que ce sport connaît aujourd'hui une dynamique qui le remet progressivement sur le devant de la scène. Je sais que la réflexion autour de la construction d'un circuit permanent est très avancée et pourrait aboutie prochainement. Par ailleurs le WTCC va certainement donner une impulsion à l'organisation d'autres manifestations similaires et pourquoi pas la Formule1? Enfin je me réjouis de voir autant de rallyes autos ou motos s'organiser et passer par le Maroc.

Est-ce que l'adage « Tel père, tel fils » se vérifie dans votre cas ?
De par mon métier et mes diverses activités, mon fils Marco, a grandi dans une ambiance particulière et très tôt il a manifesté son goût pour les sports mécaniques, il était donc prévisible qu'un jour cette même passion se manifesterait. À deux ans il avait déjà une petite moto, à huit ans en secret, son grand-père lui a apprit à conduire et lui confiait son pick-up dans la ferme, il faut dire qu'il ne risquait rien de grave dans les champs de blés ! Quand il a eu onze ans, je lui ai offert son premier kart et l'année suivante il a participé aux premières courses de karting sur le circuit de VGK. Il a eu le privilège alors qu'il n'avait pas encore son permis de conduire de participer à la première formule nationale Palio-Menara. Parti poursuivre ses études à l'étranger, il s'est engagé sur deux saisons au championnat de France FFSA Clio Cup et a remporté la troisième place Junior en 2005. A la fin de ses études il a souhaité revenir dans son pays natal et travailler à mes côtés, puis il a enchainé en compétition avec la formule Kia Rio. En 2010 nous avons rencontré en marge du Grand Prix de Marrakech, le patron de Chevrolet qui a manifesté son souhait de le revoir en Suisse. Il a intégré l'espace d'un week-end le championnat « Cruze-Cup » sur le circuit de Hockenheim. Pour une première participation, sans connaissance ni de la voiture ni du circuit, il a réalisé le meilleur temps aux essais libres, le troisième temps aux essais qualificatifs et remporté la troisième place sur le podium. Je ne cache pas que j'ai été fier que Marco évolue à l'étranger sur une voiture portant le drapeau Marocain. Avec 5 titres de champion du Maroc, il évolue actuellement en Renault Clio RS Cup.

Quelles sont les voitures qui vous passionnent le plus?
Les Ferrari, comme tout le monde (rires...) et plus particulièrement les 360 Modena et 458 Italia. En parlant de la marque Maranello, je garde un merveilleux souvenir de l'évènement que nous avons organisé, à savoir un périple touristique au profit de quelques dix-sept chanceux propriétaires de Ferrari et Maserati venus du Portugal. Il y a également une voiture datant des années 50 que j'apprécie beaucoup, c'est la Duesenberg.

Team Clio RS Cup Morocco à Ascari

Réplique Buick 1912

Ford M de 1934

Prototype Zagora

Renault Floride de 1962

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

HONDA

GOLDWING

GL 1800

Ambassadrice de l'excellence, la Goldwing évolue presque timidement en 2012, comme si Honda craignait de briser l'équilibre de ce concentré de luxe et de confort. Il est vrai que l'aile d'or n'a sans doute jamais frôlé la perfection d'aussi près...

Démonstration ostentatoire de l'étendue du savoir-faire Honda, la Goldwing est l'un des plus grands chefs-d'œuvre du blason ailé. Dévoilée en 1975 sous l'appellation GL1000, la « Gold » a traversé les décennies avec succès, s'appropriant définitivement le statut de « limousine du deux roues » en 2001 avec l'adoption du six-cylindres.

Quand Honda a lancé sa Gold Wing dans les années 1970, il s'agissait d'une innovation majeure. La Wing était l'un des premiers modèles de moto vraiment fiable et Honda avait fait le pari que les amateurs de longues distances achèteraient une machine spécifiquement conçue pour cet usage. L'histoire a démontré que Honda avait visé juste, autant au niveau du concept que de sa réalisation.

En changeant d'usine de production, en 2010, Honda en a profité pour remanier la Gold Wing mais, contrairement à certaines rumeurs, il ne s'agissait pas d'un modèle de nouvelle génération.

Le changement le plus visible est la peinture à deux tons et les feux arrière redessinés, qui donnent une « allure plus sportive » à la bête. La suspension a aussi été recalibrée, en réponse à certaines critiques : pilote trop isolé de la route, manque de feedback. La partie inférieure du carénage a été redessinée pour mieux protéger le pilote et les valises ont gagné 7 litres, pour un total de 150 litres. C'est du côté des accessoires électroniques que l'on trouve les changements les plus importants. Par exemple, le système GPS permet de partager des itinéraires avec d'autres pilotes et le système de son ambiophonique peut-être branché sur un iPod ou un lecteur MP3.

Les réflecteurs des optiques reçoivent un traitement canon de fusil. Sous les feux, la fourche télescopique de 45 mm de diamètre à système anti-plongée, bénéficie d'un nouveau traitement antifriction. L'amortisseur arrière est doté d'un réglage de pré-charge à commande électronique. Pour stopper les quelques 413 kg de notre machine (421 kg en version airbag), le système de frein est composé de deux étriers combinés et de 3 pistons ABS pour l'avant et d'un seul élément du même type à l'arrière.

Le large bloc 6 cylindres à plat de 1.832 cm3 est positionné très bas dans son cadre double poutre aluminium à triple section. Elément porteur associé aux châssis, le moteur surligne l'ensemble de son revêtement mat aux détails chromés et place le centre de gravité au plus près du sol. Échappements et collecteurs sont quasi invisibles. 5e vitesse surmultipliée engagée, les 1.832 cm3 se font velours et ronronnent à 3.600 tours/minute sur autoroute. Sur ce rapport, les relances sont franches dès 2.500 révolutions/minute et autorisent des dépassements énergiques. Capable de dépasser les 210 km/h, la Gold accepterait volontiers de cruiser à 170 km/h, à 1.500 tours de la zone rouge. Son large cœur respire à plein et peut surprendre plus d'un usager par ses capacités dynamiques.

La Goldwing est la limousine des motos. Invitation aux voyages longue distance, sa face d'avion, son gabarit de paquebot de luxe et ses larges malles attirent les regards. Initié ou profane, chacun reste songeur devant l'imposante voyageuse. La protection et le confort de l'équipage sont les maîtres mots du design de cette machine !

Bateau d'exception

par Hicham Rehane

WALLY ACE

Une autre vision de la plaisance et du yachting.

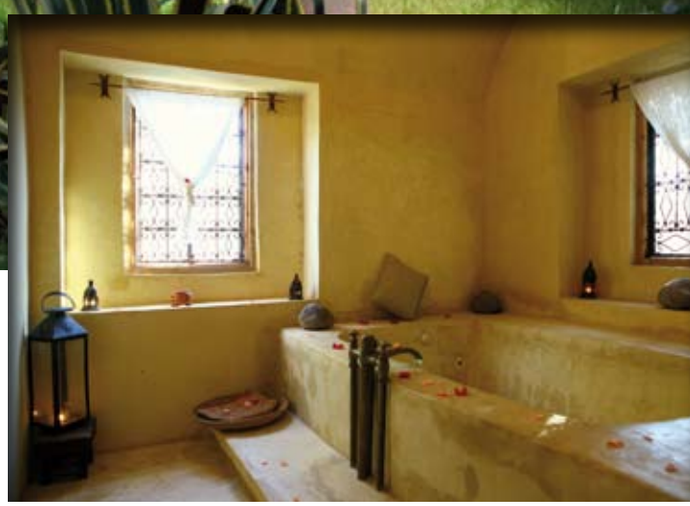
Wally est né d'une triple passion pour la performance, le design et la mer. Chaque Wally exprime cette émotion dans ses moindres détails. Cette approche a créé une communauté au sein de laquelle propriétaires, marins et équipe Wally s'unissent pour repousser les limites du plaisir de la navigation, afin de créer une expérience unique et hors du commun.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

Longueur hors tout :	8,78 m
Longueur hors tout :	26,23 m
Longueur de coque :	23,95 m
Longueur flottaison :	25,50 m
Largeur max :	7,75 m
Réservoirs de carburant :	4000 litres
Réservoir d'eau douce :	3000 litres
Moteurs :	2 x CAT C12 287 bkW @ 1800 rpm
Vitesse max :	12 noeuds
Autonomie :	5000 miles nautiques
Logement :	6-8 personnes + 4 membres d'équipage
architecture navale :	Wally / Allseas
Styling :	Wally
design d'intérieur :	Wally

Le Wally Ace est un yacht à moteur pas comme les autres, avec d'immenses espaces ouverts et un degré de lumière et une qualité de la conception inégalée par n'importe quel yacht dans sa classe. L'unique suite du propriétaire située à l'arrière dispose d'un accès direct à une terrasse sur la mer, tandis que les espaces sociaux brouillent les lignes entre vie intérieure et extérieure. Un immense garage à bord abrite un tender de six mètres ainsi que tous les jouets habituels et une annexe exceptionnellement spacieuse, ainsi que les quartiers de l'équipage, signifie pas que vous et vos invités pourront se faire dorloter dans le plus grand style. Silencieux, les moteurs diesel à haut rendement énergétique peut vous emmener non-stop de la Méditerranée aux Caraïbes, tandis que sa conception exceptionnelle de coque et de stabilisation gyroscopique assure un tour doux et stable.

par Paola Franghie



La Ferme Berbère
Le luxe beldi

Ouvert depuis juin 2011, le Royal Mansour se positionne déjà comme la référence absolue de l'hôtellerie de prestige, à Marrakech. Dès le premier coup d'œil, le client est submergé par la perfection absolue de ce palace de grand luxe.

La Ferme Berbère est aux portes de Marrakech et se veut une demeure au charme exaltant, intimiste et plaisant. On entre dans la Ferme Berbère comme dans un domaine cloîtré, et on est d'emblée frappé par la simplicité du lieu, le gazouillis des oiseaux, et les deux chiens qui gardent la maison. Le charme minimaliste, les portes basses comme à l'entrée d'une ferme de luxe, les chambres aux couleurs chaudes et aux finitions d'une infinie authenticité, pimentent la magnifique aura qui se dégage de ce gîte privé, libre de tout fard. Le domaine ravit les amoureux de la nature, la vraie, celle qui ne porte aucun artifice moderne, ne s'embarrasse d'aucun design branché, et ne s'orne d'aucune fioriture. Du pur, du brut, du virginal, même dans les détails les plus infimes. Lové sous les montagnes du Haut-Atlas que domine le Toubkal et agrémenté d'une jolie piscine sans grande prétention, le domaine est traversé par un patio entouré d'un petit paradis de verdure, agrémenté de silence et d'apaisement, a la lisière du rustique. D'une incroyable sérénité, la Ferme Berbère vit au rythme d'un enchantement permanent, délicieusement beldi. Le bâtiment a été rénové dans le respect des matériaux et techniques traditionnelles: pisé, toits en terre, et ciment teinté sur les murs et les sols. De surcroît, la Ferme Berbère suit une démarche écologique et a obtenu le label « La Clé Verte » en 2009.

Le bonheur fait maison

12 chambres, dont 2 chambres sous tente berbère, sont réparties sur tout le domaine, offrant aux hôtes tranquillité et isolement. Les deux grandes chambres, réservées aux familles, sont lovées dans un bâtiment isolé dans le jardin, ainsi que des chambres plus petites réparties autour du patio. Des chambres plus calmes et sans passage sont aménagées du côté du spa, qui se situe dans une aile isolée du domaine, séparé de la première partie par la route qui mène vers le domaine. Toutes les chambres sont spacieuses et permettent un séjour prolongé ou une retraite paisible. Elles possèdent un salon avec cheminée pour la plupart et un poêle pour les autres. Les deux tentes berbères sont tout aussi confortables, accueillantes et bien équipées, et revendiquent l'attitude beldie chic de l'endroit. Tous les repas peuvent être pris sur place et la cuisine est concoctée à partir de produits frais de la région, préparée avec amour par la maîtresse des lieux. Moult activités sont programmées, dont des ateliers de cuisine, des ateliers pour enfants, des cours de yoga, de pilates, de tai-chi, ainsi que des programmes d'excursion dans les montagnes environnantes.

Le spa, terreau de bien-être et de senteurs, situé dans l'aile séparée du domaine, jouxte un grand jardin, et propose massage, hammam, soins du visage, beauté des pieds et des mains. Une avenante Marrakchie d'âge mur, aux yeux pétillants, et aux prouesses guérisseuses, y officie.

La Ferme Berbère est une bouffée de grand air et un immense pied-de-nez aux affres de la vie urbaine. Parfois, le bonheur est dans le pré.

par Lina Mouafak

PARMIGIANI
FLEURIER

TONDA QUANTIEME ANNUEL RETROGRADE

La manufacture horlogère suisse Parmigiani présente un nouveau calibre maison qui équipe son emblématique modèle masculin : la montre Tonda, qui arrive cette année dans une version Quantième Annuel Retrograde, qui inaugure le 17e mouvement développé au sein de la manufacture de Fleurier.

Entre ses mouvements à remontage manuel ou automatique, son quantième perpétuel, ses tourbillons, son extra-plat, son chronographe, ses Bugatti ou encore son Hémisphères, il manquait à la manufacture de Fleurier, un Quantième Annuel Rétrograde...

C'est aujourd'hui chose faite. La marque a choisi la collection Tonda, ronde et intemporelle (diamètre 40 mm, épaisseur 11,2 mm), pour mettre à l'honneur cette nouvelle complication.

Développé sur la base de son mouvement automatique PF 331, le nouveau Calibre PF 339 Quantième Annuel Rétrograde intègre un nouveau module additionnel maison.

Particulièrement pratique au quotidien, le Quantième Annuel Rétrograde a l'avantage de tenir compte automatiquement de la variation de la longueur des mois, qu'ils aient 30 ou 31 jours.

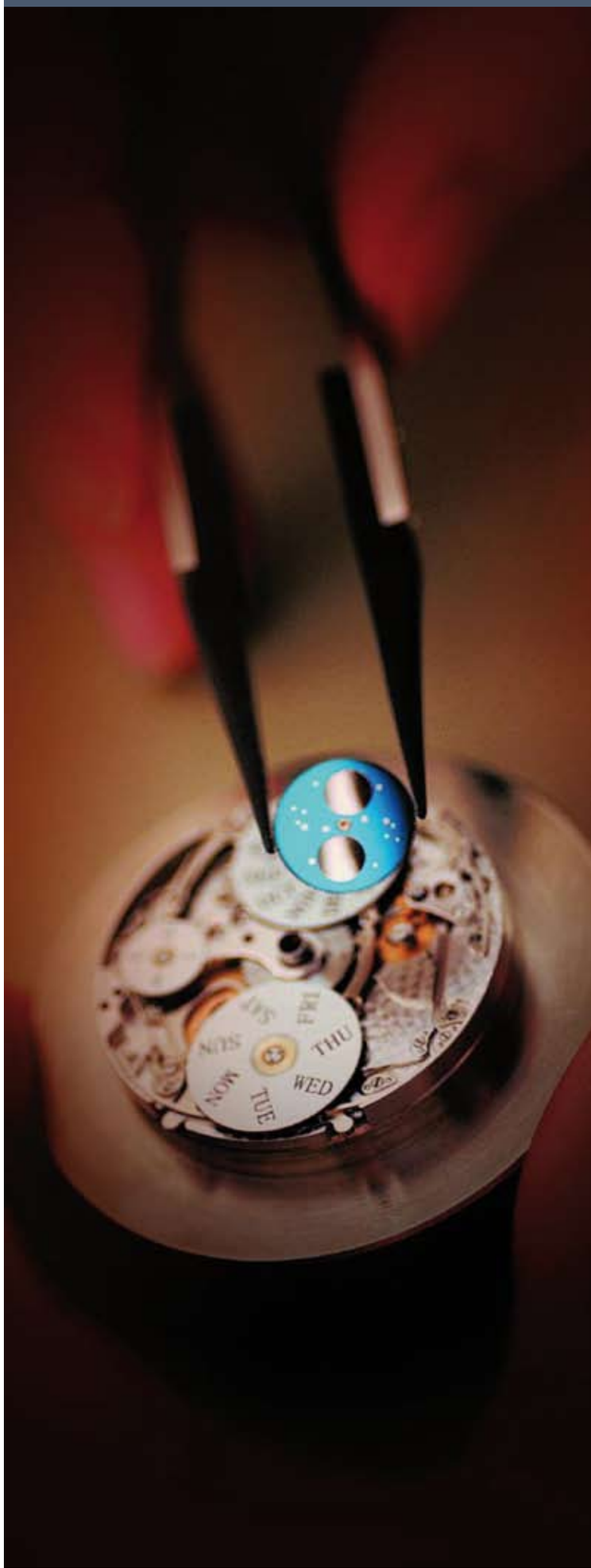
Seule une correction manuelle doit être effectuée par an, au mois de février, lorsque celui-ci n'est pas bissextile. En année bissextile, la date affichera le 29 février et reviendra automatique au 1er mars, le jour d'après.

Le modèle automatique Tonda Quantième Annuel Rétrograde indique la date par aiguille sur secteur rétrograde de 1 à 31, à l'extérieur du cadran. Le jour de la semaine est disposé à 9h00 et le mois, indiqué de 1 à 12, à 3h00.

La lune de précision mise au point dans les ateliers de Parmigiani vient compléter les indications du Quantième. Ne demandant une correction que tous les 120 ans, elle permet de réduire le décalage entre un cycle lunaire classique (29 jours et 12 heures) et le cycle lunaire réel (29 jours, 12 heures, 44 minutes et 2,8 secondes). Présentant deux indications de lune, l'une pour l'hémisphère Nord et l'autre pour l'hémisphère Sud, l'astre brille d'une précieuse intensité rehaussée d'or rose.

Manufacturé à Fleurier, dans son unité de production de cadran, au-delà des ses prouesses techniques,

la Tonda Quantième annuel arbore un design des plus raffinés. Argenté ou anthracite, ce garde-temps présente un délicat décor grené ou grain d'orge au centre et un rehaut opalin noir ou argenté. Cerise sur le gâteau : en or rose ou en or blanc le boîtier est accompagné d'un bracelet alligator signé Hermès. Vous avez dit chic ? À vous de juger !



par Lina Mouafak

Bösendorfer
THE TOUCHING SOUND

Ce n'est pas la magie qui rend les Bösendorfer si extraordinaires. Non seulement le piano Bösendorfer requiert une année entière pour sa fabrication, mais il s'agit en outre, essentiellement, d'un savoir-faire, d'une tradition transmise de génération en génération depuis 1828. C'est un peu la culture viennoise que vous introduisez dans votre salon. L'acquisition d'un piano Bösendorfer, c'est la réalisation du rêve d'une vie ! C'est aussi un investissement sûr à long terme.

En 1928 à Vienne, après des années d'apprentissage chez Joseph Brodmann, Ignaz Bösendorfer reprend l'atelier de son maître et se lance dans la fabrication de ses propres instruments.
Ses pianos, dont le temps de fabrication avoisinait quatre ans, dont deux entièrement dédiés au séchage du bois, s'imposent rapidement comme la référence en matière de sonorité.
Au cours de cette première décennie, le jeune Franz Liszt, réputé pour sa technique de jeu puissante et impulsive, trouvera en Bösendorfer le seul piano pouvant résister parfaitement à l'épreuve de son jeu. Piano solide, fiable et d'une sonorité parfaite, le « Bösendorfer » est devenu ainsi le piano attitré de Franz Liszt et a acquis dès lors une solide réputation en tant que piano de concert.
Depuis ses débuts, Bösendorfer a suscité engouement et passion chez tous ceux qui ont eu le privilège extrême de l'utiliser et beaucoup de nos artistes contemporains le plébiscitent encore, comme le fabuleux pianiste Jan Jiracek Von Armin
Né dans une famille de musiciens, le pianiste Jan Jiracek Von Armin a été décrit par le magazine BBC Music comme « l'un des plus grand pianistes de sa génération ». Ayant remporté le premier prix au concours Steinway à Hambourg à l'âge de dix ans, il a fait ses débuts officiels l'année suivante dans sa ville natale de Hanovre, en jouant un concerto pour piano de Mozart. Dès lors, il a sillonné l'Europe et enchaîné les

récitals, en jouant dans les plus prestigieuses salles, telles que la Herkulessaal de Munich, la Philharmonie de Berlin, le Steinway Hall de Londres ou encore la salle de Cortot à Paris.

Figurant parmi les gagnants de la dixième édition du « Van Cliburn International Piano Competition » aux États-Unis, Jan Jiracek Von Arnim, a donné ensuite plus de 80 représentations à travers le continent nord -américain.
Jan Jiracel Von Arnim est par ailleurs fréquemment

invité en tant que juge pour des concours internationaux de piano, tels que le « London International Piano Competition » et le « Tchaikovsky International Piano Competition for young musicians ».

À l'occasion de l'introduction de Bösendorfer au Maroc et en célébration de ce moment majeur pour les amoureux de la musique, le virtuose allemand Jan Jiracek Von Armin a donné, la veille de la St-Valentin, un récital sur le premier Bösendorfer commercialisé au Maroc, un gage d'amour pour les fans de musique classique !

Le studio des arts vivants qui a accueilli cet événement s'est transformé en temple musical où les sonorités mélodieuses du piano résonnaient jusque dans l'âme des auditeurs.

Il est souvent défini comme «le roi des sports et le sport des rois». Dans sa spectaculaire version sur neige, le polo ne pouvait trouver meilleur écrin que Courchevel, pour révéler toutes ses richesses.

par Antoine Delmas

Mazagan ouvre sa première Golf Académy

À 90 km au sud de Casablanca, face à l'Océan, dans un écrin grandeur nature, au cœur de la plage d'El Haouzia, le très spectaculaire Mazagan Beach&Golf Resort a ouvert ses portes en octobre 2009.
En bordure de l'océan, c'est un golf de 18 trous par 72 signé Gary Player, situé le long des 7 km qui longent Mazagan Beach Resort : un links qui épouse fidèlement le contour des dunes et les particularités naturelles du terrain.

Depuis son ouverture, le parcours de golf a reçu les éloges de plusieurs personnalités et professionnels, qui ont pu découvrir un parcours de championnat conçu sur un site exceptionnel, avec des vues uniques face à l'océan et à la baie d'El Jadida.

Il séduit les golfeurs de tous niveaux pour des « coups héroïques » et ses fairways élargis laissent toutes leurs chances aux joueurs moins aguerris. Tous les trous du parcours donnent sur l'Atlantique et le 18, finissant le long de la plage, donne à coup sûr l'envie de rejouer.

Ce site luxueux et qui répond aux désirs des golfeurs amateurs et professionnels, manquait toutefois d'une école de haut niveau en rapport avec la qualité du parcours. C'est chose faite depuis janvier 2012, avec la création de la Mazagan Golf Académy.

Dirigée par le champion **Olivier Edmond, 2e à l'Open de France en 1998**, Rookie of the Year au Tournoi européen la même année et aujourd'hui consultant de golf de renom, cette académie proposera des programmes pour tous les niveaux : débutants, petit jeu, mise au jeu jusqu'aux stages réservés aux golfeurs les plus émérites.

Son originalité sera que pour la première fois au Maroc, ses programmes seront supervisés par des champions

de réputation internationale qui se succéderont, en relais, toute l'année :

Parmi eux aux côtés d'Olivier Edmond, des grands noms, tels que :

Patricia Meunier-Lebouc :
9 victoires internationales dont la SOLHEIM Cup et en 2003 au Kraft Nabisco Championship, un tournoi majeur.

Nicolas Beaufils :
Professionnel, vainqueur en 2002 de l'Open International de Bordeaux, vice-champion de France Pro en 2000.

Benoît Teilleria :
Membre de l'European Tour de 2000 à 2009, champion de France en 2009.

La Mazagan Golf Academy a pour premier but l'initiation au golf et le perfectionnement pour les amateurs aux côtés de champions généreux en conseils, pour partager la passion du golf et savourer une expérience unique.

Ce site luxueux et qui répond aux désirs des golfeurs amateurs et professionnels, manquait toutefois d'une école de haut niveau en rapport avec la qualité du parcours. C'est chose faite depuis janvier 2012, avec la création de la Mazagan Golf Académy.

Il ne vous restera donc plus qu'à écouter la recommandation de Gary Player lui-même :
« À Mazagan, amusez-vous et jouez avec le vent ! »

Actu évènement

par Antoine Delmas

Lancement
Nouvelle BMW série 3

23 Février 2012

De gauche à droite : Mr Aziz Rochdi, Mr Rachid Fedouach et Mr Youssef Bouaazzaoui

Mr Rachid Fedouach, Directeur Général Adjoint.

Mme Irene Koeppel, Finance Director de BMW AG
et Mr Jérémie Kraemer Area manager de BMW AG.

Cigare

par Antoine Delmas

TRINIDAD FUNDADORES

Créé en 1980, le cigare Trinidad Fundadores était produit exclusivement pour Fidel Castro. Les seules boîtes qui quittèrent Cuba étaient destinées aux diplomates étrangers. En février 1998, la marque fut officiellement ouverte à l'exportation. Du même nom que l'une des villes les plus belles de Cuba, le cigare Trinidad est uniquement produit dans la fabrique El Laguito. Ils sont vendus par quantités inhabituelles: des boîtes de 24 ou de 50. Au delà d'une représentation du luxe, Trinidad représente une savoureuse vitrine de ce qui se fait de mieux à Cuba.

Au seuil du nouveau millénaire, Trinidad entre dans le marché avec la marque « Fundadores », dont le format original lui donne la même allure élégante et distinguée qui entoure la Trinidad à Cuba.
Le mystérieux mélange de ces cigares, considéré par les experts comme d'une force moyenne, est la création de maîtres lieurs expérimentés de la Fábrica « El Laguito ». Un goût unique dans son genre, un arôme délicieux, une tenue élégante et séduisante caractérisent ce cigare havane qui est appelé à être la parfaite compagnie des amants du bon fumer.

Un grand panatella à l'aspect sobre et raffiné. L'allumage est parfait et la combustion est régulière, avec de beaux disques de cendre concentriques jusqu'à la dernière bouffée d'un tirage sans anicroche.

Des saveurs d'épices, de bois et une trame de noisette envoûtante, notes chocolatées, miellées et boisées...

Des saveurs d'épices, de bois et une trame de noisette envoûtante. Au premier tiers, les touches de terre humide obtiennent rapidement le renfort de notes chocolatées, miellées et boisées, accompagnées d'une fumée longue en bouche et incroyablement moelleuse. Le deuxième tiers fait preuve d'une souplesse prédominante et d'une puissance bien maîtrisée. Le final confirme l'absence de tout défaut de construction et de toute agressivité. C'est un cigare pour les grandes occasions.
Une vitole douce, sans être linéaire. Très facile à apprécier dans un long moment d'apaisement. Ce cigare laisse au palais une impression de plénitude exquise.

Certes cher, mais tellement bien construit. Nous vous recommandons néanmoins de ne pas le déguster avant un vieillissement minimum de deux ans, tant ce cigare peut se montrer rustique et donc décevant dans sa jeunesse.
Les cigares havanes Trinidad se présentent dans des boîtes à broche en cèdre naturel contenant 24 et 50 unités. Un cabinet de 50 existe, mais il est rarement proposé en civette et il est réservé aux gens prêts à casser leur tirelire et à attendre assez longtemps pour que les vitoles mûrissent. Un luxe à consommer avec modération !

Hightech

par Hicham Rehane

iLuv ism524

Une station audio pour arrimer sa Galaxy Tab

Le constructeur iLuv a ajouté à son catalogue l'iSM524, une des rares stations d'accueil audio conçues pour les tablettes Android de Samsung. Bien sûr, il annonce un son de bonne qualité et une grande simplicité d'utilisation. Mais cette station est-elle véritablement un bon compagnon pour les Galaxy Tab ? Réunissons-les et observons le résultat.

Question design, la station d'accueil audio iLuv iSM524 est assez plaisante dans sa livrée noir laqué et gris métallisé. Elle reste toutefois assez banale dans sa forme : une grosse brique surmontée d'un petit bras articulé et de quelques touches de commande. Ces dernières sont d'ailleurs assez grossières ; le bruit qu'elles font lorsqu'on appuie dessus sonne comme un coup de marteau sur une enclume. Pas très high-tech ! Sans oublier la télécommande, qui ne fait pas plus sérieux.

Afin d'accueillir les deux formats de tablettes proposés par Samsung (8,9 et 10,1 pouces), iLuv fournit deux jeux de cales en gomme adaptés au support pivotant. Celui-ci permet d'incliner verticalement la tablette et de la faire pivoter à 90 °, pour un affichage en mode portrait ou en mode paysage… dommage qu'il ne soit pas possible d'ajuster la position en hauteur !

Pas de sortie vidéo

Une fois la tablette enfichée sur le connecteur adéquat, sa batterie se recharge automatiquement. Pour ceux qui veulent utiliser l'enceinte avec un autre appareil, une prise d'entrée audio auxiliaire est présente sur le panneau arrière. On peut y connecter un baladeur MP3, une console de jeu, un PC ou encore un lecteur de CD/DVD portable.

On peut seulement regretter que cette iLuv iSM524-22 ne dispose pas de sortie vidéo, qui nous aurait permis de visionner les vidéos de la tablette sur une télévision. Comme lot de consolation : une prise mini-USB, qui permet d'effectuer des synchronisations avec l'ordinateur à l'aide du logiciel KIES de Samsung.

Un son d'assez bonne qualité

Côté audio, le constructeur a intégré un ampli de 20 watts RMS, deux haut-parleurs pour les aigus (tweeter), deux haut-parleurs pour les médiums (woofer) et un caisson de basses. Nos tests en chambre sourde donnent des résultats très moyens : la bande passante mesurée ne s'étend que de 231 Hz à seulement 14 110 Hz, avec une puissance de 100 dB.

Toutefois, le son délivré est plus satisfaisant que pouvaient laisser présager ces résultats bruts. Que ce soit de la musique classique, du jazz, de la techno, du rap ou du rock, le son reste étonnamment bon, assez ample, avec suffisamment de basses et un bon équilibre entre les graves et les aigus. Quant à la puissance, elle est largement suffisante pour sonoriser une chambre ou un salon et pour regarder des vidéos.

MERCEDES
Splitview

Mercedes a développé un écran de console centrale offrant une vue différente au conducteur et au passager. Cela permet à l'un de suivre sa navigation et à l'autre de regarder la TV. Dès l'été 2009, la Mercedes Classe S a été équipée du Splitview. Cette technologie, destinée aux modèles hauts de gamme, est intégrée à l'écran central. Elle permet au conducteur et au passager avant de voir deux programmes en même temps. Concrètement, le chauffeur peut visionner la carte de la navigation alors que son voisin peut suivre un film sans que cela ne gêne la vision du conducteur. Pour réussir cela, l'écran LCD de 8 pouces est capable de diffuser deux images en simultané par l'installation de pixels adjacents. Un filtre sur l'écran divise l'image de ce mélange pour ne rendre visible d'une partie des pixels (celle formant telle ou telle image) en fonction de la position dans la voiture. Le passager dispose d'une télécommande et d'écouteurs pour perturber le moins possible son acolyte.

KLIPSCH Image Mode M40
Un vrai ordinateur de poche

Le casque à réduction de bruit Klipsch Image Mode M40 ne fait pas mystère de ses origines. Impossible de se tromper, nous sommes bien en présence d'une réalisation du célèbre fabricant américain avec cette finition si caractéristique faisant appel à des touches cuivrées. Voilà qui évoque ouvertement les enceintes de la marque, un trait qui se retrouve sur le plan technique avec une sensibilité élevée de 97,5 dB. Un rendement flatteur qui contribue à une très belle dynamique de la scène sonore. De son côté, la réponse en fréquences de 20 Hz à 20 000 Hz se révèle très étendue. Ce caque offre une scène sonore parfaitement définie et détaillées grâce à l'emploi de deux transducteurs de 40 mm et 15 mm pour les fréquences médium/grave et aigu. Le Klipsch Image Mode M40, avec son système de réduction du bruit ambiant et sa conception fermée, permettra à l'auditeur de tirer la quintessence de chaque enregistrement, même dans les environnements bruyants. Mais le Klipsch Image Mode M40 est également un casque téléphone très performant avec sa télécommande avec micro intégré. Celle-ci permettra la prise d'appels, mais également la navigation dans les pistes de lecture, qu'il s'agisse d'un smartphone ou d'une tablette tactile comme l'iPad.
Avec un design emblématique ravageur et de belles qualités musicales, le Klipsch Image Mode M40 magnifiera toutes les écoutes, en déplacement ou dans un salon confortable.

ORB,
L'Oreillette qui se porte au doigt

Le partenariat entre Hybra Advance Technology Inc. et AbsolutelyNew Inc. débouche sur une magnifique innovation en matière d'oreillette Bluetooth. L'oreillette est un anneau que l'on porte en bague à son doigt et qui se déclipse pour épouser la forme de l'oreille. Une réalisation high tech très fashion. L'oreillette Orb sera disponible en trois versions, une version de base, une version « Deluxe edition » avec affichage FOLED (Flexible Organic Light Emiting Device), et « last but not the least » une version sertie de pierres précieuses. Pour chaque version, plusieurs tailles seront bien sûr disponibles.

Evasion de rêve

par Lina Mouallek

INDIANAPOLIS 500™

INDIANAPOLIS

Lignes droites, courbes rapides et virages serrés, le circuit d'Indianapolis varie le spectacle. Célèbre pour son mythique Speedway, un tracé interne à été construit spécialement pour la Formule 1.

MOTOR SPEEDWAY

Évasion de rêve

L'Indianapolis Motor Speedway a été créé en 1909 par quatre entrepreneurs de l'Indiana : Carl Ficher, James Allison, Arthur Newby et Frank Wheeler. Après avoir organisé quelques épreuves mineures, ils décident rapidement de limiter l'exploitation de l'IMS à une seule épreuve par an, une course de 500 miles qu'ils espéraient voir rapidement devenir l'un des événements majeurs du sport automobile américain. Les 500 miles d'Indianapolis voient alors le jour en 1911 et deviennent rapidement la référence des courses américaines. Sa durée exceptionnelle, ainsi que le caractère du circuit en font un test impitoyable pour les machines. Dès 1913, l'Indy 500 devient une étape incontournable pour les constructeurs étrangers désireux d'y affirmer la suprématie de leurs machines. Citons notamment Peugeot, Delage, Fiat, Mercedes.

Au sortir de la Première Guerre mondiale, le fossé se creuse entre les sports automobiles européens et américains, et l'Indy 500 redevient une compétition purement américaine, vis-à-vis de laquelle les pilotes et constructeurs européens ne manifestent guère d'intérêt. Il faut attendre les années 1960 pour que la course retrouve un caractère international, grâce à l'offensive britannique menée par Lotus, qui révolutionne l'épreuve en imposant pour la première fois une monoplace à moteur arrière. Dans le sillage de Lotus, la plupart des ténors de la Formule 1 des années 1960 tenteront également leur chance, avec plus ou moins de réussite.
Contrairement à une épreuve classique qui dure un week-end, les 500 Miles d'Indianapolis s'étalent traditionnellement sur 3 semaines, au cours du mois de mai. Effectivement, l'évènement se prépare de nombreux jours avant !
L'épreuve commence par le « Rookie Orientation

Program », qui permet aux organisateurs d'évaluer la capacité des débutants à affronter les 2,5 miles du speedway. Ce test consiste en des exercices de régularité, à quatre paliers de vitesse différents.
Après le Rookie test, a lieu l'opening day, première séance d'essais libres. Dans les années 1970, le fait d'être le premier pilote à prendre la piste lors de l'opening day était chargé d'un certain prestige. Suite à un accident sérieux, il fut décidé par mesure de sécurité de réduire la publicité faite autour de cet événement.
Deux semaines avant la course, a lieu le premier week-end de qualification. La journée du samedi, appelée « pole day », permet de déterminer les titulaires de la pole position et des premières places sur la grille.
Une semaine avant la course, le long processus des qualifications se termine par le bump day, séance durant laquelle le pilote qualifié qui possède le moins bon des 33 chronos court le risque d'être délogé de la grille par un pilote encore non-qualifié.
Le vainqueur de la course rejoint le cercle des vainqueurs Victory Lane avec sa voiture, où seul le premier et son équipe sont autorisés à accéder.
Le vainqueur reçoit le Borg-Warner Trophy, grande coupe sur laquelle sont sculptés les visages de tous les précédents vainqueurs de la course. Il reçoit également une bouteille de lait dont il boit quelques gorgées. Cette tradition remonte à 1936 et à la victoire de Louis Meyer, qui avait bu un verre de lait battu après la course, les producteurs locaux de produits laitiers, voyant là une belle opportunité publicitaire, ont offert du lait aux vainqueurs depuis lors. C'est dire si les Américains savent valoriser leur production ! Alors « Gentlemen, are you ready ? Start your engines » !

par Antoine Delmas

Gérard Weygand

1944 (Paris - **France**)

Né à Paris en 1944 Gérard Weygand a étudié les Beaux-Arts à l'atelier Met de Penninghen et à l'Académie Julian. Il est titulaire du professorat de dessin de la Ville de Paris.

De son père, pilote à Air Union, il a hérité la passion de l'aviation et il est passé naturellement de l'illustration pour la publicité à sa profession d'artiste peintre.

Peintre officiel de l'Air depuis 1992, et président de l'Association des Peintres de l'Air et de l'Espace de 1998 à 2007, il a été fait Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Peintre de chevalet, il n'en a pas moins réalisé des peintures grand format pour compléter certaines architectures. (Thomson CSF, EADS, Hôtel Mercure, SNECMA, Dassault Aviation, Aéroclub de France etc...)

Mercedes 540K
Huile sur toile

Gentlemen DRIVERS
MAGAZINE

www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

.....

Code Postal :.....**Ville :**.....

E-mail :.....

MODE DE PAIEMENT

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

Gentlemen DRIVERS

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

L'ELEGANCE EST UN DROIT.

NOUVELLE YPSILON 5 PORTES.

LA VOITURE DE L'ANNÉE® 2012

ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2012

Photo non contractuelle

* à partir de

Prix de lancement 139.900 dhs*

3 ANS GARANTIE OU 100 000 KM

Lancia Infomore
N° Eco 080100 1920
Prix d'une communication nationale depuis un poste fixe

Libérée de l'excès, l'élégance trouve son essence. La Nouvelle Ypsilon est une citadine chic au raffinement italien. Trois niveaux de finition et six environnements internes. Blue & Me TomTom, Magic parking DFN, moteurs dernière génération et système Stop & Start. Une élégance qui libère votre style. Nouvelle Ypsilon : Disponible en Essence 1.2 69 CV et en Diesel Multijet 1.3 95 CV. Autant d'atouts qui l'ont faite élire Voiture de l'Année 2012.

LANCIA Ypsilon

Succursale Fiat Group Automobiles Maroc s.a. : Grand Casablanca : Italcar Maârif - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Italcar Mandarona - Tél. : 05 22 78 60 02. Mohammedia Lisa Auto - Tél. : 05 23 32 12 08 / 09.
Concessionnaires ou agents Lancia : Casablanca : Monza Motors - Tél. : 05 22 31 63 02 / 05 22 31 59 02. **Rabat :** GMD - Tél. : 05 37 79 31 57. **Agadir :** Sabina Motor's - Tél. : 05 28 83 43 30 / 40. **Marrakech :** Auto Hall Marrakech - Tél. : 05 24 44 84 22. **Tanger :** Auto Hall Tanger - Tél. : 05 39 95 11 11 / 05 39 95 17 17. **El Jadida :** Jorf Lasfar Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32. **Kenitra :** Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89.