25 DH

MAI 2012 - NUMÉRO 17

Poster YVAN MULLER offert

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

ENTRETIEN EXCLUSIF

YVAN MULLER

TRIPLE CHAMPION DU MONDE WTCC

Porsche
Panamera GTS p.44
Avaleuse de bitume



Chevrolet
Camaro SS p.62
La survoltée



Volvo
V40 p.68
Championne de sécurité



Aston Martin
DB5 p.96
L'Aston de James Bond



CHEVROLET CRUZE :

VAINQUEUR DU GRAND PRIX WTCC MARRAKECH 2012
CHAMPION DU MONDE 2011
CHAMPION DU MONDE 2010

WTCC
FIA World Touring Car Championship

CHEVROLET



Chevrolet félicite tous ses concurrents pour leur participation et leur persévérance...

CHEVROLET

CFAO MOTORS MAROC
www.cfaomotors-maroc.com/chevrolet

0802 000 220

MTBOX

Maroc Telecom

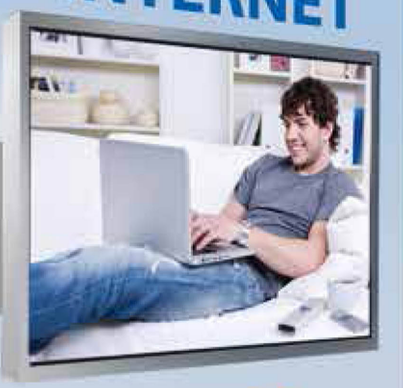
FIXE



TV ADSL



INTERNET



Jusqu'au 30 Avril

-50%*

sur votre abonnement pendant 2 mois



Jusqu'au 30 Avril, pour tout abonnement MTBOX, Maroc Telecom vous fait bénéficier de 50% de réduction sur les frais d'abonnement pendant 2 mois. Fixe illimité**, Internet Haut débit, plus de 100 chaînes TV et Radio, le tout en une seule facture à partir de 149 Dh par mois seulement.

Avec la MTBOX de Maroc Telecom, profitez également des meilleurs championnats étrangers sur le bouquet Al JAZEERA Sport à partir de 55 Dh par mois seulement.

De plus, le service MTBOX vous offre plusieurs fonctionnalités exclusives qui permettent de profiter pleinement de la TV ADSL avec le Contrôle du direct (1), la télévision à la demande (2) et le contrôle parental…

Alors, n'attendez-plus et profitez dès aujourd'hui de 3 services en 1 au meilleur prix.

(1) Fonctionnalité offerte gratuitement et concerne actuellement 16 chaînes nationales et internationales.
(2) Fonctionnalité pour visionner gratuitement tous les programmes des principales chaînes nationales ayant été diffusés durant les 2 semaines passées.

* 50% de réduction sur les frais d'abonnement pour toute nouvelle souscription à la MT BOX. Valable jusqu'au 30 Avril. ** Vers tous les fixes Maroc Telecom.

Issalat Al Maghrib- Société Anonyme à Directoire et à Conseil de surveillance au Capital de 5.274.572.040 DH- RC 48 847. Siège Social : Avenue Annakhil, Hay Ryad, Rabat.

Édito



Ahmed Kseibati

Serez-vous présents au Salon de l automobile ? La question nous a été posée. Nous avons répondu que nous n'y serions qu'à la seule condition d'y avoir un espace à la mesure de nos ambitions, ce qui paraît fort probable par les temps qui courent et vu la conjoncture actuelle.
Par contre, nous y étions, au Grand Prix de Marrakech, avec un stand honorable, une voiture de collection - une Jaguar Type E cabriolet de 1962 - et une sympathique animation tout au long des 3 jours de l'événement, où des exemplaires d'anciens numéros de notre magazine on été distribués pour acquérir encore plus de notoriété et où beaucoup de Gentlemen, lecteurs, passionnés et amateurs de belles voitures nous ont honorés de leur présence.

Aussi avons-nous décidé de jouer les prolongations en mettant en couverture et en exclusivité pour un magazine marocain, un entretien avec le triple champion du monde de WTTC et vainqueur de l'étape de Marrakech, Yvan Muller, ainsi qu'un reportage photo des plus inédits sur le Grand Prix.

Une autre question qui revient sans cesse et qui nous a agités tout au long de ces dernières semaines est la suivante : y aura -t-il des voitures de collection au Salon de l'Auto ? Si l'unanimité autour d'un « pourquoi pas ! » ne fait aucun doute, comme si la question était incongrue , le problème se pose à travers le volet logistique, puisque les honorables membres de l'Aivam ont à peine assez d'espace pour exposer leurs différents modèles et que même un simple stand de 100 m^2 serait pour eux une perte d 'espace d 'exposition. Le second problème réside dans le fait que l'association des collectionneurs de voitures est une association à but non lucratif, son rôle étant plus culturel et éducatif que tourné vers la vente, comme c'est le cas de tous les exposants du Salon de l'auto de Casablanca, qui constitue une merveilleuse circonstance pour mettre en valeur l'automobile et l ingéniosité des constructeurs à créer des stands toujours plus beaux et plus accueillants pour les visiteurs.
Quoi qu'il en soit, c'est un bien étrange écrin que ce temple du commerce : il est vrai que, pour nombre d'exposants, cette foire aux merveilles ne date pas d'hier et qu'ils ont pris goût aux regards pleins d'envie qui se posent sur les formes suggestives d'une Porsche 911 S, d'une Lexus 600H ou d'une BMW Gran Coupé...
Les lecteurs de Gentlemen Drivers auront le mois prochain le privilège de découvrir en exclusivité les fruits de l'exercice « imposé » à des professionnels avertis.

Bonne lecture .

Sommaire

06 Motors

06›08 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
10 **ActuEvènement** Renault Lodgy par Youssef Bennour
12›18 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
20 **ActuEnvironnement** La technologie hybride par Hamid Benmaarouf
22›30 **ActuEvènement** Marrakech Grand Prix par Ahmed Kseibati
32›36 **AutoConcept** Peugeot Urban Crossover Concept par Youssef Bennour
38›42 **AutoException** Lexus LFA par Hamid Benmaarouf
44›48 Porsche Panamera GTS : Avaleuse de bitume par Youssef Bennour
50›54 Audi S7 : L'alliance parfaite par Youssef Bennour
56›60 C coupé C63 AMG : Concentré de plaisir par Youssef Bennour
62›66 Camaro SS : La survoltée par Youssef Bennour
68›72 **AutoNouveauté** Volvo V40 : Championne de sécurité par Youssef Bennour
74›78 Mini Roadster : Et de six ! par Youssef Bennour
80›84 Hyundai i30 : Montée en gamme par Youssef Bennour



86›95 Entretien du mois YVAN MULLER (Exclusif)
LA RAGE DE VAINCRE par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

96›102 **AutoLégende** Aston Martin DB5 : L'Aston de 007 par Hamid Benmaarouf
104›105 **MotoException** BMW S1000RR par Lina Mouafak
106›107 **BateauException** Azimut Magellano 50 par Mehdi Zemmouri

108 L'Homme

108 **Hôtel & Resort** Le Pavillon Bleu par Ahmed Kseibati
110›111 **Montres** Bulgari Daniel Roth Carillon Tourbillon par Lina Mouafak
112›113 **Culture** Roland Baladi par Lina Mouafak
114›115 **Sport d'élite** Augusta Masters par Lina Mouafak

116 Lifestyle

116›117 **Cigare** Hoyo de Monterey Épicurie n°1 par Antoine Delmas
118›119 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
120›121 **Evasion** Circuit Yas Marina par Lina Mouafak
124›125 **Art** Alain Badouin par Antoine Delmas

Gentlemen DRIVERS

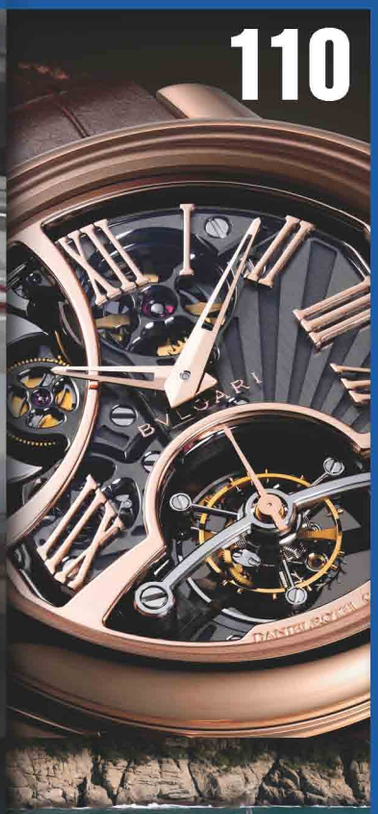
Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** - **Paola Franghie** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** 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



96



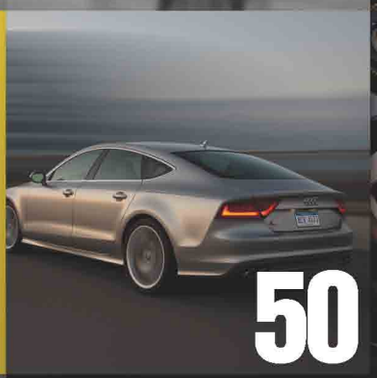
38



110



86



50

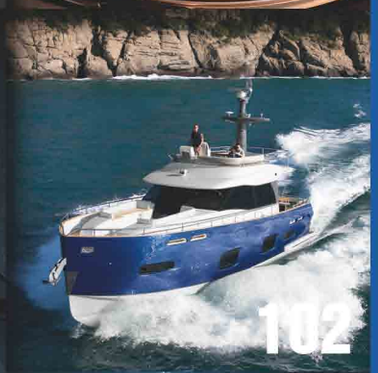


62



116





102



32



104



44

Actu en bref

Nationales

par Youssef Bennour

SOPRIAM renforce sa stratégie après vente



Pour assurer une meilleure qualité SAV à sa clientèle, Sopriam, importateur des marques Peugeot et Citroën au Maroc, a réalisé d'importants investissements dans le renforcement, aussi bien de l'infrastructure de réparation que du stock des pièces de rechange. Ainsi, Zénata abrite le plus grand atelier carrosserie à Casablanca, d'une superficie de plus de 4.000 m², comprenant cinq cabines de peinture, huit ponts élévateurs, ainsi qu'un comptoir commerce des pièces de rechange. À Aïn Sebaâ, Sopriam dispose de près de 2. 000 m2 pour les ateliers après vente (APV), ainsi que de 1.500 m² pour le magasin national des pièces de rechange. Par ailleurs, l'importateur marocain a procédé le 23/01/2012 à l'ouverture d'un nouvel atelier APV à Sidi Maârouf. Au niveau national, Sopriam a procédé au rachat de la concession de Tanger et de Tétouan et de celle de Meknès, ainsi qu'à la mise en place d'un nouveau site à Marrakech. Il y a lieu noter enfin, que les travaux sont en cours pour la réalisation du site de Kénitra.

Auto Expo Nouvelle édition du 18 au 27 mai 2012

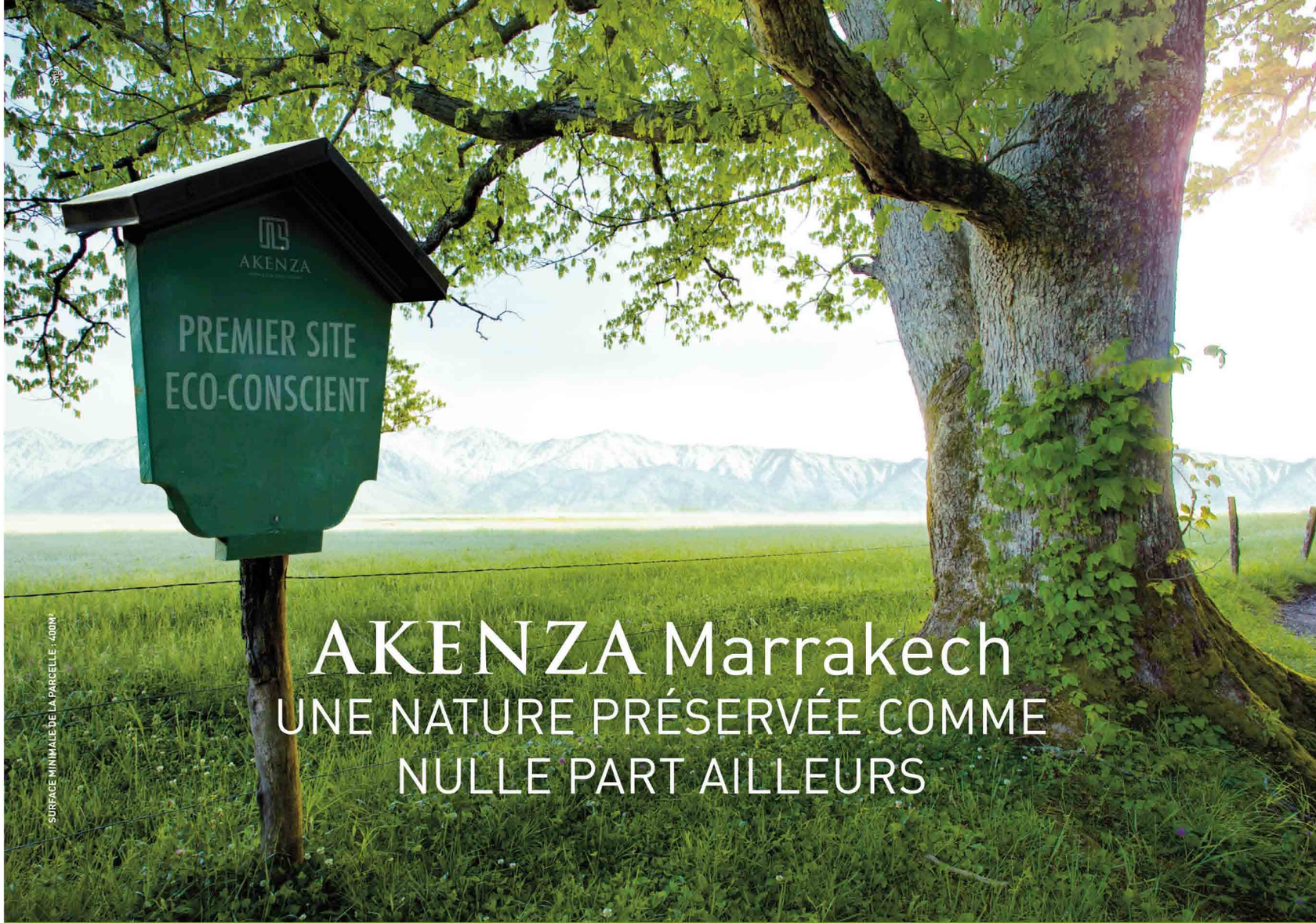
Pour sa huitième édition, le salon Auto Expo se déroulera du 18 au 27 mai 2012 à l'Office des foires et des expositions de Casablanca (OFEC). Ce sera l'occasion pour tous les constructeurs automobiles distribués au Maroc de présenter leurs dernières nouveautés.
Le salon Auto Expo est devenu le rendez-vous habituel des exposants pour doper leurs ventes, en proposant des offres exclusives aux visiteurs. L'objectif de l'Association des importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM) organisatrice du Salon, est de faire de cette messe une vitrine incontournable du secteur de l'automobile au Maroc.

Organisation du **6e Rallye féminin** sous le signe : «Le sport au service du développement durable»

Sous la Présidence d'honneur de S.A.R la Princesse Lalla Meryem, la sixième édition du Rallye féminin a eu lieu du 19 au 22 avril 2012 sur le thème : « Le sport au service



du développement durable ». Organisée par l'Association maghrébine des sports automobiles, en collaboration avec « Rallye pole position », cette aventure lancée à partir de Casablanca avait également un but humanitaire. Il s'agissait notamment de déployer des actions caritatives, afin de soutenir les populations nécessiteuses de certaines régions reculées. Ainsi, trois cents trousses scolaires avec du matériel, trois cents cartables et plusieurs autres fournitures scolaires ont été distribués aux élèves de la localité de Goulmima. Il a été procédé, également, à une dotation de 35 vélos offerts aux élèves ruraux de la ville de Midelt et de quelques régions environnantes. Une association féminine et des groupements agricoles ont, par ailleurs, été assistés dans leurs actions à travers des aides humanitaires. Pour rappel, le rallye de cette année a traversé les villes suivantes : Benslimane, Mrirt, Midelt, Merzouga, Goulmima, Oudra, Kelâat M'gouna, Ouarzazate, Marrakech, Benguérir et Casablanca.



AKENZA Marrakech

UNE NATURE PRÉSERVÉE COMME NULLE PART AILLEURS

*SURFACE MINIMALE DE LA PARCELLE : 400M²

LOTS DE TERRAINS*

DÈS **760 000 DH**

VILLAS MITOYENNES

DÈS **2 200 000 DH**

ET UNE TOYOTA **PRIUS** À GAGNER** !



** À L'ACHAT D'UN LOT DE TERRAIN OU D'UNE VILLA MITOYENNE AVANT LE 30 JUIN 2012, PARTICIPEZ À UNE TOMBOLA POUR GAGNER UNE TOYOTA PRIUS, HYBRIDE ET PROTECTRICE DE L'ENVIRONNEMENT.

AKENZA
www.akenza.ma

VISITEZ LA VILLA TÉMOIN
INFOLINE MARRAKECH 05 24 36 91 91
CASABLANCA 05 20 66 66 66 - RABAT 05 37 75 79 12

ALLIANCES
www.alliances.co.ma

Actu en bref

Nationales

par Youssef Bennour

«Inwi» lance le jeu en ligne «Tomobile Racing»



Après les jeux virtuels «Ronda», «Sota» ou encore «7aba», les internautes marocains ont rendez-vous avec un nouveau jeu interactif lancé par «Inwi», opérateur alternatif de télécommunications au Maroc : «Tomobile Racing». Il s'agit du premier jeu de course de voitures en vraie 3D, proposant des circuits exclusivement marocains représentant six villes du royaume : Casablanca, Rabat, Marrakech, Essaouira, Ouarzazate et Tanger. Ce nouveau jeu s'inscrit dans la volonté d' Inwi de développer l'interactivité de sa communauté on-line et vient enrichir la «game zone Inwi». Il est accessible depuis le 9 avril 2012 à partir de la rubrique «Divertissement» du site Internet www.inwi.ma ou via la page Facebook www.facebook.com/inwi.ma. Il est à noter également qu'une version compatible avec les smartphones (Android et Iphone) sera lancée en mai 2012.

BUDGET fait accéder les particuliers à la location longue durée

Budget®

Après avoir conquis les entreprises, la location longue durée (LLD) fait une incursion dans la sphère des particuliers, à l'initiative de Budget Locasom, filiale du groupe Finance Com, en partenariat avec Salafin. Vu le potentiel du marché, d'autres entreprises ne tarderont certainement pas à venir revendiquer une part du gâteau. Le principe est identique à celui prévalant pour les entreprises : moyennant un loyer mensuel, un particulier dispose d'un véhicule sans avoir à supporter ni les charges administratives, ni celles techniques. En clair, l'entretien, l'assurance et l'assistance sont compris dans le contrat. À ce titre, il sied de rappeler que Locasom Budget dispose de centres de maintenance pour la réparation du parc automobile. La plateforme se décline en deux centres, totalisant une superficie de plus de 4.000 m² à Casablanca et à Marrakech.

S'agissant des modalités, soulignons que la LLD est accessible sans apport initial. Toutefois, l'entreprise exige un dépôt de garantie équivalent à 15% de la valeur du véhicule neuf. Cette valeur est appelée à connaître une baisse à long terme. Quant au loyer, il varie entre 24 et 60 mois, avec une limite de 160.000 km. À la fin de la durée du contrat, le client peut racheter le véhicule. Un autre avantage compris dans la formule consiste en la mise à la disposition du client d'un véhicule de remplacement du même segment pendant toute la durée de la réparation. Au cas où le client veut mettre fin à son contrat avant échéance, il est tenu de payer le tiers des mensualités restantes. En termes de segmentation, Budget vise une clientèle spécifique : les expatriés et leurs conjoints, les jeunes cadres, les personnes ayant besoin d'une troisième voiture pour le chauffeur et les courses et les particuliers réticents au paiement des intérêts bancaires.

Pour rappel, Budget Maroc, qui appartient à un groupe international présent dans 120 pays, a réalisé un chiffre d'affaires de 200 millions de DH en 2011, avec un résultat net de 20 millions de DH. L'entreprise détient, par ailleurs, plus de 11% de parts de marché, avec un parc automobile de 3.400 véhicules et 160 collaborateurs. Avec ce nouveau produit LLD, Budget vise un objectif d'une centaine de véhicules.

JAGUAR MAROC Nouveau Directeur Commercial



EL FILALI Mohamed SAIB, 37 ans, diplômé de l'IMM (Institut Marocaine de Management) vient d'être nommé Directeur Commercial JAGUAR MAROC.

Il occupait jusqu'ici la fonction de conseiller commercial.

Cette promotion interne (10 ans de carrière chez JAGUAR MAROC) s'inscrit dans la volonté de l'importateur de la marque et de son bureau de liaison (basé à Dubaï) de se structurer encore plus pour mieux développer son activité.

MUNICH FINAL 2012

UEFA CHAMPIONS LEAGUE

Une sélection de champions

À l'occasion du Salon Auto Expo, Ford, sponsor officiel de l'UEFA Champions League, dévoile sa sélection de champions et vous offre des remises exceptionnelles allant jusqu'a **40 000 dhs** sur toute sa gamme !

www.ford.ma





FORD **KUGA** TDCI

à partir de **270 000**Dh



FORD **C-MAX** TDCI

à partir de **216 000**Dh



FORD **Mondeo** TDCI

à partir de **245 000**Dh

Photos non contractuelles.

Ford, Sponsor Officiel de l'UEFA Champions League, en coopération avec SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Abdelmoumen : 05 22 86 36 32
- 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
- Attaouia : 05 24 23 56 60
- Tanger : 05 39 95 11 11
- Tanger : 05 39 39 40 56
- Chernaia : 05 24 46 90 90
- Fès : 05 35 62 59 51 / 40 31
- Settat : 05 23 72 00 81
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Marrakech : 05 24 44 84 22
- 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

GO FURTHER

Actu évènement

par Hamid Benmaarouf

Dacia LODGY

Déménageur à prix d'ami

On ne change pas une recette qui gagne. Pour sa dernière nouveauté, le monospace Lodgy Dacia reconduit la formule qui a fait le succès de ses autres modèles : un rapport prix - prestations sans concurrence. Un nouveau best-seller en perspective.



Il ne manquait plus que le monospace à Dacia pour boucler la boucle. C'est désormais chose faite, avec le lancement du Lodgy. La marque roumaine profite de sa dernière nouveauté pour inaugurer un nouveau style, qui jette aux orties les volumes carrés des autres modèles de la gamme, au profit de formes plus rondouillardes. A l'avant, la ressemblance avec le dernier Koleos est perceptible, notamment au niveau du dessin des feux et de la calandre. La présentation intérieure a également profité de ce vent de modernisation, avec une planche de bord inédite, qui se distingue par sa qualité de finition en hausse. Cette montée en gamme se confirme à la découverte de l'équipement, qui s'est enrichi de nouveaux gadgets comme le Media Nav, système multimédia à écran tactile, intégrant la navigation GPS. Si les deux premières finitions « Lodgy » et « Ambiance » ne fournissent que le minimum, la finition la plus chic, « Lauréate », offre quant à elle, une dotation digne de la catégorie supérieure. Celle-ci inclut la climatisation manuelle, le bluetooth, le limiteur de vitesses, les feux antibrouillards, les rétroviseurs électriques ou encore les réglages en hauteur des sièges, volant et ceintures. Divers inserts chromés viennent en outre égayer la présentation. Moyennant supplément, les clients les plus exigeants peuvent toujours s'offrir le système de navigation, le radar de recul et le volant (et pommeau de vitesses) gainés de cuir, qui figurent en option.

L'arsenal de sécurité n'est pas en reste, puisque dès la version de base, le client a droit à l'ABS, à l'assistance au freinage d'urgence (AFU) et à deux airbags.

Un autre point fort du monospace de Dacia est son habitabilité, très intéressante. Le Lodgy réussit en effet à accueillir sept adultes (dans la version 7 places) dans une longueur d'à peine 4,5 m. De plus, les deux banquettes arrière fractionnables offrent différentes possibilités d'aménagement et un volume de chargement en hausse.

Au chapitre mécanique, le Lodgy fait appel aux services du 1.6 l essence de 85 ch et du 1.5 dci de 90 ch, ce dernier devant assurer le gros des ventes, sur un marché aussi diéselisé que le nôtre.

Comme à l'accoutumée, Dacia enterre la concurrence par ses tarifs ultra-compétitifs, en proposant le Lodgy à un tarif débutant à 109.000 DH. Le monospace de la marque roumaine sera disponible dans les concessions de la marque à partir de fin avril. Il y a lieu de noter enfin que le dernier-né de Dacia est à 90% tourné vers l'export et cible plus précisément les marchés français, de l'Europe occidentale et de l'Europe de l'Est.

POUR VOS ENVIES, POUR VOS CREDITS, PENSEZ **CREDIT DU MAROC !**



Vous souhaitez vous offrir une belle voiture, découvrir la destination de vos rêves, réaménager votre intérieur, ou faire face à des dépenses imprévues ?
Le Crédit du Maroc est là pour vous aider à concrétiser vos projets et à saisir les bonnes opportunités grâce à son Crédit Sariî. Bénéficiez de solutions de financement souples adaptées à votre budget et à des taux très avantageux.
En ce moment, profitez sans plus attendre de notre offre spéciale crédits à la consommation, valable du 2 au 31 mai 2012.

Un crédit vous engage et doit être remboursé ; vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Exemple : Pour un montant de 80 000 Dhs sur 24 mois, taux de 6,90% HT, soit 7,59% TTC. Echéance : 3 595,71 Dhs (hors frais d'assurance). Frais de dossier en sus : 330 Dhs TTC. Montant de l'assurance : 516,10 Dhs (payable semestriellement, taux de 0,40% TTC sur l'encours restant dû). Coût global du crédit : 7 159,54 Dhs.

(*) Offre de prêt valable du 2 au 31 mai 2012 pour les particuliers résidant au Maroc, sous réserve d'acceptation définitive de votre dossier. Taux nominal fixe selon votre durée de remboursement : 6,90% HT pour une durée de remboursement inférieure à 24 mois. Frais d'assurance : 0,40% TTC (payables semestriellement, calculés sur l'encours restant dû). Frais de dossier : 330 Dhs TTC (prêt personnel) et 1 100 Dhs TTC (prêt automobile).

(**) Coût d'une communication nationale vers un numéro fixe IAM : 1 Dh TTC / 2 mn.

مصرف المغرب
CRÉDIT DU MAROC

Organisme Prêteur : 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

Actu en bref

Internationales

par Youssef Bennour

La 911 orphelinne



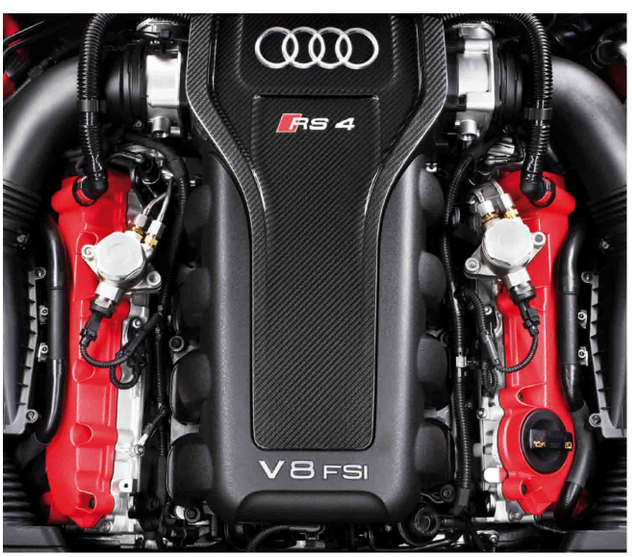
Ferdinand Alexander Porsche, petit-fils du fondateur éponyme de la marque allemande de voitures de sport et concepteur de la Porsche 911, est mort jeudi 5 avril à Salzbourg, à l'âge de 76 ans.
Né le 11 décembre 1935 à Stuttgart, Ferdinand Alexander Porsche était l'aîné des quatre enfants de Ferdinand Porsche, dit « Ferry ». Il avait pris la direction du studio de design de la marque en 1962 et mis au point la 911 qui, sortie en 1963, allait marquer l'avènement d'une nouvelle ère pour le constructeur.

Dans les années 1970, Ferdinand Alexander Porsche a également été à l'origine de la diversification de la marque, au travers d'accessoires de mode comme des montres, des lunettes ou des fournitures de bureau.
« En tant que concepteur de la Porsche 911, il a créé au sein de notre entreprise un nouveau design, qui marque encore aujourd'hui nos voitures de sport », a affirmé le patron du groupe, Matthias Müller, ajoutant : « Sa philosophie du design de qualité est pour nous un héritage que nous continuerons à chérir à l'avenir ». Le groupe en est aujourd'hui à la septième génération de 911 et vient de présenter, en janvier à Détroit, la dernière version cabriolet



Audi au plus haut de la vague

En surfant notamment tout en haut de la vague des marchés américain et chinois, la firme d'Ingolstadt, en marge de la présentation de ses chiffres pour le premier trimestre de l'exercice 2012, annonce une période janvier/mars auréolée d'un record de ventes. Cette performance s'explique aussi par un excellent mois de mars, ponctué par une augmentation des ventes de 14,1 % (par rapport à mars 2011) et un volume de 141.000 unités.
Affichant une progression de 10,8 %, à 346.100 exemplaires, Audi annonce le meilleur trimestre de son histoire. La marque se félicite au passage de ses performances les plus marquantes, comme celle historique enregistrée sur le marché chinois, avec une hausse de 40,5 %, à 25.941 unités.



Derrière, on retrouve le marché américain auréolé d'une croissance record de 16,1 %, à 29.470 exemplaires. Notons aussi que la croissance des ventes au premier trimestre au Canada aura été de 23,3 %, de 37,3 % au Brésil et de 49,3 % en Argentine. Au contraire, la courbe en Europe (on évoque toujours la période du premier trimestre 2012) aura reculé de 0,1 % quand pour le seul marché domestique de la marque, la tendance aura été inverse avec une hausse de 3%, à 57.976 unités.
Saluantcetteperformance,PeterSchwarzenbauer,membre du conseil d'administration et responsable marketing et des ventes, prévoit une tendance similaire pour la suite de l'année. Il compte évidemment sur le lancement de la nouvelle A3 (mais aussi de la nouvelle génération de l'A6L en Chine) pour rester dans cette dynamique. Pour mémoire, sur l'ensemble de l'année 2011, Audi avait écoulé 1.302. 659 exemplaires. En demeurant sur cette lancée, le record pourrait être battu.

OFFRES PROFESSIONNELLES

DES SOLUTIONS BANCAIRES ADAPTÉES À VOS BESOINS PROFESSIONNELS



Crédits professionnels souples

Accompagnement bancaire sur mesure

Artisans, commerçants, professions libérales, entrepreneurs... !

Conscient de vos besoins diversifiés et récurrents, le CIH a développé des produits et services pour vous accompagner également dans votre activité professionnelle, c'est ainsi qu'il met à votre disposition une panoplie d'offres vous facilitant l'exercice de votre métier :

- Des formules de financement pour démarrer ou développer votre activité sans attendre.
- Des solutions bancaires sur mesure pour un accompagnement au quotidien.

De nouvelles offres pour mieux vivre votre activité.

Retrouvez nous sur le site
www.cih.co.ma

Il fait bon être client CIH

القرض العقاري و السياحي
Crédit Immobilier et Hôtelier

Crédit Immobilier et Hôtelier - Société anonyme au Capital Social de 2.660.808.500 DH. Immatriculé au Registre de Commerce de Casablanca sous le N° 203.

Siège social : 187, Avenue Hassan II, 20019 - Casablanca -Tél. : (+212) 5 22 47 90 00 / (+212) 5 22 47 91 11 - Fax : (+212) 5 22 47 91 63

Actu en bref

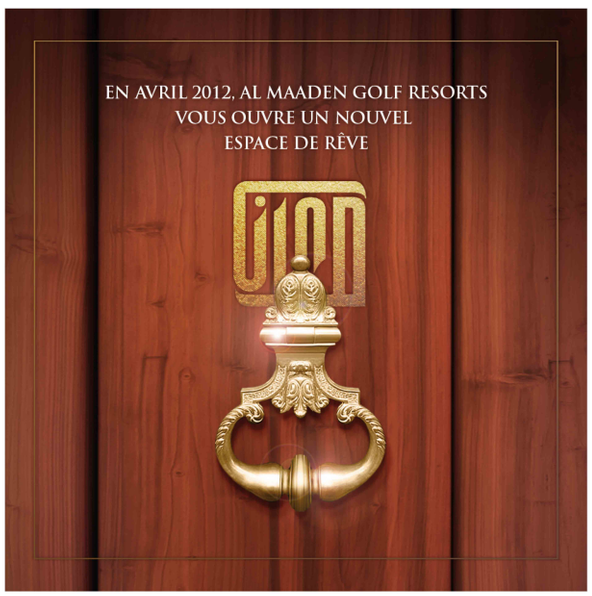
Internationales

par Youssef Bennour

Range Rover Evoque 101e distinction, sacré World Design Car de l'année

Lors du Salon de l'automobile 2012 de New York, une excellente annonce pour Land Rover a été faite : le RangeRover Evoque a été couronné World Design Car 2012.

Ce prix marque le franchissement d'un cap important pour Land Rover et son SUVcompact : celui des 100 récompenses internationales !



En effet, cette récompense est précisément la 101e pour le dernier 4x4 de Land Rover.

Ce prix témoigne du design unique et révolutionnaire du Range Rover Evoque et reconnaît la dynamique mondiale qu'a su engendrer ce 4X4 urbain sur le marché de l'automobile.

Gerry McGovern, le designer du Range Rover Evoque, a déclaré que Land Rover était honoré de cette récompense très prestigieuse : elle est une réponse positive au concept audacieux qu'est le Range Rover Evoque.

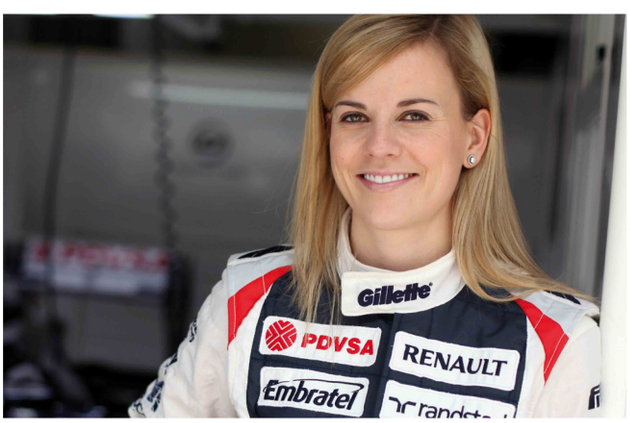
Sélectionné parmi 46 importantes concurrentes, dont la Citroën DS5 et laVolkswagen Up !, toutes deux finalistes, le Range Rover Evoque a su se démarquer et remporter le suffrages du jury, composé de 66 journalistes automobile très respectés, venant de 25 pays différents.

L'un des jurés, Silvia Baruffaldi, a d'ailleurs comparé le Range Rover Evoque à un chef d'œuvre d'art contemporain. Il a su garder l'ADN Land Rover dans un format plus compact, avec un style de carrosserie sportive et représente un 4x4 haut de gamme, de luxe, sans avoir la mauvaise habitude de le montrer.

Susie Wolff pilote de développement de l'écurie Williams

Un vent de féminisme souffle sur le monde F1, qui était jusqu'ici connu pour son caractère machiste. Ainsi, après l'annonce du recrutement de Maria de Villota par Marussia, c'est au tour de Williams d'annoncer la signature au poste de pilote de développement d'une femme : Susie Wolff. Certes, ce n'est pas une place de pilote titulaire, ni même une place de réserviste, mais ce recrutement est tout de même hautement symbolique. Rappelons que la discipline reine du sport automobile n'a plus connu de femme pilote titulaire depuis 20 ans et Giovanna Amati qui échoua en 1992 par trois fois aux qualifications au volant d'une Brabham-Judd. Si elle n'est pas une inconnue, Susie Wolff, est plus habituée aux voitures du championnat de super tourisme allemand, dans lequel elle court depuis 2006. Elle n'a toutefois pas marqué les esprits, puisqu'en six saisons elle n'a marqué que quatre points obtenus grâce à deux places de 7e en 2010.

Susie Wolff rejoint Williams pour travailler sur les simulations, des essais aérodynamiques, mais également un test complet sur circuit « dans les prochains mois ». Susie Wolff (29 ans) est mariée à Torger « Toto » Wolff, qui est un investisseur important de Williams F1 Team et l'écurie a tenu à souligner que Toto Wolff s'est retiré du cycle de décision concernant le recrutement de sa femme.



McCANN



* Quoi d'autre ?

NESPRESSO®

Le café corps et âme

www.nespresso.com

Actu en bref

Internationales

par Youssef Bennour

Volkswagen
Performance record au premier trimestre 2012

Das Auto.

Chez Volkswagen, on se frotte les mains, car le bilan du premier trimestre 2012 est des plus flatteurs. Il s'agit selon la marque allemande du meilleur trimestre de son histoire. En effet, plus de 1,3 million d'unités ont été livrées, soit une performance record, en hausse de 10,5 % par rapport au premier trimestre 2011. Chez Volkswagen, on a encore de quoi afficher un très large sourire, puisqu'en mars dernier, VW annonce 536.600 unités livrées, en hausse de 14,6 %, et donc le meilleur mois de mars de son histoire.

Une analyse plus approfondie montre que les livraisons auront progressé de 5,1% à 441.800 unités sur l'ensemble des marchés européens, des hausses également enregistrées surtout hors de la zone euro.

Ceci se dévoile par exemple à travers la performance signée sur le marché chinois, son plus important débouché, en hausse de 12,5 % à 483.400 exemplaires. Il y a lieu de mettre également en lumière la performance sur la plus large zone Asie/Pacifique, de 13,7 %, à 506.400 unités.

Enfin, sur le marché nord-américain, les livraisons auront affiché, toujours par rapport au premier trimestre 2011, une augmentation de 27,6 %, à 135.700 exemplaires, dont 94.400 aux USA (+ 40,8 %). Enfin sur la zone sud-américaine, la progression aura atteint 3,9 %, à 190.400 unités.

Jaguar lance un nouveau modèle hautement sportif

Suite à la réaction exceptionnelle provoquée par le concept car C-X16, désigné par Ian Callum et son équipe, Jaguar a annoncé l'entrée en production de sa nouvelle voiture de sport.

« Le nom donné à ce modèle est F-TYPE et il sera dévoilé d'ici la fin de l'année.

L'atout majeur de ce modèle réside dans son caractère éminemment sportif. Son développement est l'expression de la totale confiance de Jaguar dans la haute compétence de ses ingénieurs et designers et de son ambition de concevoir un modèle leader sur ce segment haut de gamme du marché automobile.

Reposant sur une structure en aluminium, la F-TYPE sera un authentique cabriolet deux places, offrant une conduite instinctive. Elle sera disponible en différentes motorisations essence, dont une toute nouvelle famille de moteurs.

La F-TYPE complètera la superbe gamme Jaguar actuelle, composée de la XF berline, de la berline XJ et des coupés/cabriolets XK. Les spécifications complètes de la F-TYPE feront l'objet d'une annonce ultérieure cette année et le modèle devrait arriver dans les halls d'exposition en juin 2013.





Visitez dès avril notre Ryad témoin

Après le succès de sa première Médina, Al Maaden Golf Resorts commercialise la Médina Les Oliviers. Un ensemble de Ryads majestueux, alliant à un golf paysager une offre résidentielle et hôtelière de prestige au coeur d'un lieu d'exception. Véritable village fortifié piéton, la Médina Les Oliviers propose un programme d'animation riche et varié avec un fabuleux golf et son académie, SPA, des restaurants gastronomiques avec vue imprenable sur le golf, des courts de tennis, un Park Hyatt et même un Kids Club.
A Al Maaden Golf Resorts, tout a été pensé pour vous faire oublier le monde extérieur.





Infoline
Casablanca : +212 (0) 5 20 66 66 66 - Marrakech : +212 (0) 5 25 06 50 65
Paris : +33 (0) 1 83 92 25 25

AL MAADEN
GOLF RESORTS

ALLIANCES
www.alliances.co.ma

INITIATIVE360

Actu en bref

Internationales

par Youssef Bennour

Opel Insignia produite à un demi-million d'exemplaires

Joli succès pour l'Opel Insignia, qui a fait un bon bout de chemin depuis son lancement en 2008. En effet, après presque quatre ans de carrière, le 500.000e exemplaire vient de quitter les chaînes à Rüsselsheim. Malgré les incertitudes qui ont plané au départ sur l'avenir du modèle, l'Insignia a réussi à bien repositionner Opel à un bon niveau dans le segment, faisant oublier la carrière en demi-teinte de la défunte Vectra. Cette performance remarquable permet à la routière de la marque à l'éclair de se positionner en cinquième place du segment, à courte distance des A4 ou Série 3...

Le demi-millionième exemplaire reprend le dernier né des moteurs de la gamme, le 2,0 CDTI biturbo de 195 ch et 400 Nm, avec une carrosserie Sports Tourer, qui représente 40% des ventes, soit autant que la berline à hayon. Le tri-corps complète le tout avec ses 20%.



Porsche invite ses amateurs à une journée plaisir

Afin de mieux faire connaître son patrimoine au public, la marque allemande Porsche a récemment convié d'heureux élus à revisiter sa gamme, son histoire, et son mythe sur le célèbre Circuit Paul Ricard. Pilotes chevronnés, amateurs éclairés, clients de la marque et même internautes chanceux se sont retrouvés en piste aux côtés de véhicules qui font rêver des millions de fans un peu partout dans le monde.

Cette « Journée de rêve Porsche » porte bien son nom, puisque les 200 invités auront rarement eu l'occasion de vivre leur passion d'une manière aussi particulière et privilégiée. C'est sur un circuit exclusivement réservé à cet usage que la marque de Stuttgart a fait rouler sa toute dernière 911 type 991, mais on pouvait également y admirer le récent Boxster, une GT3 Cup, la grande Panamera, une 356, une 550 Spyder ou encore la grande famille des 911 : de quoi combler les désirs de tous les fans de la marque.



Une Bugatti spécialement dédiée au marché chinois

Le marché des super cars connaît une prospérité remarquable en Chine, dont de plus en plus de milliardaires ne se refusent pas le plaisir de s'offrir une sportive d'exception. Appâtés, les constructeurs se bousculent au portillon, dont Bugatti. Ce dernier vient de lancer une version spécialement dédiée à ce marché : un cabriolet Wei Long recevant une finition spécifique, en hommage à l'année du Dragon. Il s'agit notamment d'une décoration par plusieurs dragons en porcelaine réalisés à la Manufacture royale de porcelaine de Berlin. Construite sur le châssis de la 16.4 Grand Sport, la bête accroche plus de 400 km/h en pointe grâce à son moulin développant 1.200 ch. La transmission est toujours intégrale, mais les quatre roues se dotent de nouvelles jantes de 20 pouces. Il reste le prix, qui est aussi exorbitant que le potentiel mécanique de cette Bugatti hors normes : 1,58 million d'euros.



TOYOTA

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT.

drive dentsu



HYBRID SYNERGY DRIVE

TOYOTA OPTIMAL DRIVE
Minimise & Maximise

Rejoignez-nous sur
facebook.com/ToyotaDuMarocOfficiel

www.toyota.co.ma

Today
Tomorrow
Toyota

Environnement

par Hamid Benmaarouf

La technologie hybride

La voie de l'avenir

La technologie hybride ne cesse de gagner du terrain, à la faveur d'une prise de conscience environnementale à l'échelle planétaire et suite au renchérissement du prix du pétrole. Pour la plupart des constructeurs, il s'agit d'une nouvelle donne, qui les pousse à revoir en profondeur leur processus de fabrication.

Parmi les rares marques pionnières en la matière qui ont pris une longueur d'avance figure Toyota. Celle-ci propose aujourd'hui des modèles à énergie hybride dont le rendement et l'autonomie s'adaptent de plus en plus à un usage routier. Mais avant de mettre le focus sur cette technologie japonaise, il sied d'expliquer brièvement les principes qui président au fonctionnement de l'hybride.

Le fonctionnement de l'hybride :

Le principe général de fonctionnement consiste à combiner un moteur électrique (souvent réversible en générateur), avec un moteur thermique pour propulser un véhicule. La gestion de l'ensemble est en général confiée à l'électronique embarquée, qui tient compte de l'état de charge de la batterie, de la température du moteur thermique et de celle du catalyseur, des besoins en chauffage et en climatisation et de la pression sur les pédales d'accélérateur et de frein.

Le full hybrid est la formule la plus répandue. La voiture peut être entraînée par chaque moteur séparément ou par les deux moteurs ensemble. Cela nécessite donc des puissances supérieures à 20 kW. Une gestion de la transmission complexe permet toutes les combinaisons. Le pourcentage d'utilisation du moteur électrique dépend de la capacité de la batterie, dont la charge est effectuée en roulant par le moteur thermique et par l'énergie cinétique récupérée.

L'hybride by Toyota :

La solution retenue par Toyota est l'Hybride série-parallèle, qui consiste en une combinaison complexe des mouvements des moteurs thermique et électrique, avec un train épicycloïdal, permettant des vitesses de rotation différentes pour les moteurs thermique et électrique. À titre d'exemple, les Toyota Prius et Auris HSD, Lexus Rx400h, GS450h et LS600h utilisent des variantes de ce principe (système Hybrid Synergy Drive).

Le système imaginé par Toyota n'est pas un feu artifice technologique, mais présente une réelle plus-value. Concrètement, si les hybrides de génération actuelle laissent au moteur à essence le soin d'assurer l'essentiel de la motricité, le bloc électrique servant d'appoint, le système Hybrid Synergy Drive accorde, en revanche, au moteur électrique un rôle plus important dans l'amélioration des performances.

Autrement dit, le système Hybrid Synergy Drive n'est pas une simple évolution du système hybride de Toyota (Toyota Hybrid System, THS). Il constitue plutôt un nouveau point de départ, qui entend offrir la meilleure solution à ceux qui veulent marier plaisir de conduire et moindre impact sur l'environnement. Étant donné que le système de gestion avancée du système hybride recourt au moteur électrique en tant que source motrice principale, la voiture présente une souplesse très appréciable, tandis que les bruits et vibrations sont ramenés à un niveau minimum.

Capitalisant sur ces avancées, Toyota en est aujourd'hui à la troisième génération de sa technologie hybride. Le moteur électrique 1.8 VVT-i équipant la Prius 3 a été presque intégralement repensé. L'objectif est d'alléger le bloc moteur et de diminuer encore la consommation à vitesse de croisière. Quant au moteur thermique, il permet tout de même d'avoir plus d'entrain : 10,5 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Au final, que du bon avec des performances en hausse et une consommation mixte de 3,9 litres, annoncée par le constructeur lors de la sortie de la Prius 3.



TOYOTA

L'HYBRIDE est économique !

0 dh de consommation* jusqu'à 50km/h
en Toyota hybride.

En effet, lors d'une conduite à faible vitesse, le système Hybrid Synergy Drive s'appuie exclusivement sur le moteur électrique. Résultat : zéro consommation de carburant pour plus d'économie et d'écologie !

*Sur 2 Km environ à une vitesse maximale de 50 Km/h.
Données à titre indicatif dépendant du niveau de charge de la batterue et du type de conduite

drive dentsu



Auris Hybride — Prius Hybride — Yaris Hybride

LE FUTUR, C'EST MAINTENANT.

HYBRID SYNERGY DRIVE

TOYOTA OPTIMAL DRIVE
Minimise & Maximise

Rejoignez-nous sur
facebook.com/ToyotaDuMarocOfficiel

www.toyota.co.ma

Today Tomorrow Toyota

Actu évènement

par Hamid Benmaarouf
Photos : Hicham Zemmar

Marrakech Grand Prix

Le succès était au rendez-vous

Pour le grand plaisir des amateurs du sport automobile, le Grand Prix de Marrakech a été de retour du 13 au 15 avril 2012.




MOROCCO
MOROCCO
FIA World Touring Car Championship

Actu évènement



Et le spectacle a été au rendez-vous avec de belles joutes, des frictions entre voitures qui ont fait monter l'adrénaline et exciter le public. Une ambiance féerique autour du paddock, des animations pour enfants et adultes et un plateau relevé de pilotes internationaux et de monstres mécaniques ont permis aux organisateurs de faire de cette troisième manche du championnat du monde un franc succès.

La principale course s'est déroulée dimanche sous un











ciel mitigé et les protagonistes ne se sont pas fait prier pour animer le spectacle sous les applaudissements de l'assistance. La première course a vu la victoire des Chevrolet du suisse Alain Menu, suivi de l'anglais Rob Huff et du français, champion du monde en titre, Yvan Muller. La seconde course a confirmé la domination des voitures bleues mais dans un ordre de classement inversé avec la victoire d'Yvan Muller devant Rob Huff et Alain Menu. Yvan Muller est leader du championnat après cette troisième manche à Marrakech.





Actu évènement










Carrefour
منارة قابضة
ménara holding
Parce qu'on y croit...
WTCC
FIA World Touring Car Championship


WTCC
FIA World Touring Car Championship


LUKOIL
DRIVERS SUPPORT PROGRAM
nordmeccanica group
EURONOVA
racing
EURONOVA
LUKOIL
KUMHO TYRES
WWW.EURONOVA-RACING.COM

Actu évènement



Et le spectacle a été au rendez-vous avec de belles joutes, des frictions entre voitures qui ont fait monter l'adrénaline et exciter le public. Une ambiance féerique autour du paddock, des animations pour enfants et adultes et un plateau relevé de pilotes internationaux et de monstres mécaniques ont permis aux organisateurs de faire de cette troisième manche du championnat du monde un franc succès.

La principale course s'est déroulée dimanche sous un



ciel mitigé et les protagonistes ne se sont pas fait prier pour animer le spectacle sous les applaudissements de l'assistance. La première course a vu la victoire des Chevrolet du suisse Alain Menu, suivi de l'anglais Rob Huff et du français, champion du monde en titre, Yvan Muller. La seconde course a confirmé la domination des voitures bleues mais dans un ordre de classement inversé avec la victoire d'Yvan Muller devant Rob Huff et Alain Menu. Yvan Muller est leader du championnat après cette troisième manche à Marrakech.

Actualité Sport









BMW X3

www.bmw.ma

Le plaisir de conduire



Photo non contractuelle

ÉLÉGANCE ET POLYVALENCE.

La BMW X3 vous offre des possibilités infinies. Polyvalente et modulable à souhaits, elle allie élégance, performance et efficience maximales. Son nouveau moteur diesel de 184 ch associé à la boite de vitesses automatique à 8 rapports et au système Start & Stop ne consomme que 5.6 l/100 km. Et grâce à la transmission intelligente xDrive, la BMW X3 est à l'aise sur tous les revêtements pour faire de chaque trajet un voyage à part entière.
Venez la découvrir sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

BMW X3 À PARTIR DE 469.000 DHS TTC.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

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

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

par Youssef Bennour

AUTO CONCEPT

PEUGEOT UrbanCrossoverConcept



Baroudeur des villes

Le 4×4 de ville a le vent en poupe et le succès commercial remporté par la Mini Countryman et le Nissan Juke le prouvent. Pour se tailler une part du gâteau, la marque au lion a décidé de mettre un pied dans ce juteux segment. Première manifestation de cette ambition, l'Urban Crossover Concept présenté au Salon de Pékin. Calandre trapézoïdale, capot nervuré, phares affinés, feux arrière en forme de griffes… la carrosserie de cette cinq-portes reprend tous les codes du nouveau style Peugeot. Avec des lignes musclées, l'Urban s'inscrit dans le style des nouveaux modèles de la marque et préfigure son futur crossover compact.

AUTO CONCEPT

PEUGEOT
UrbanCrossoverConcept




MICHELIN
MICHELIN

Auto Exception



L'Urban Crossover Concept serait basé sur la toute nouvelle 208, à laquelle il reprendrait l'essentiel de ses motorisations. Il serait aussi une simple traction, mais transformable en 4x4 grâce à la technologie Hybrid4.

Cette étude préfigurerait un modèle qui sortirait l'an prochain sous l'appellation 2008. Comme son mon le suggère, il serait basé sur la toute nouvelle 208, à laquelle il reprendrait l'essentiel de ses motorisations. Cela signifierait que 2008 serait une simple traction, mais transformable en 4×4, car Peugeot pourrait avoir recours à la technologie Hybrid4, déjà utilisée par la 3008 et la 508 RXH.

C'est le choix qui avait été fait pour le prototype HR1 du Mondial 2010, qui était doté d'un trois cylindres turbo essence de 110 ch, couplé au moteur électrique de 37 ch qui entraînait ses roues arrière. En attendant, l'Urban Crossover Concept emprunte déjà au HR1 sa face avant, avec la désormais incontournable calandre flottante. En revanche, sa carrosserie possède cinq portes au lieu de trois et elle s'avère plus longue : 4,14 m contre 3,69 m.

www.peugeot.ma

Nouvelle Peugeot 508.
Quality time.



*Source AIVAM.

Expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières, la Peugeot 508 allie confort et performance à des volumes parfaitement équilibrés.
Profitez d'un essai VIP pour vous glisser dans son habitacle spacieux et mettre à l'épreuve cette surprenante berline. Réservez dès maintenant au 05 22 46 48 08.

PEUGEOT : N°1 des ventes des véhicules importés au Maroc.*

PEUGEOT
MOTION & EMOTION

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf



LEXUS

LFA

Le missile japonais

Fidèle à sa réputation de constructeur perfectionniste, Lexus a bien préparé son entrée dans le club restreint des supercars. Sa nouvelle arme n'est autre que la LFA, qui vient chasser sur les terres des Ferrari et autres Lamborghini.



Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

LEXUS
LFA



Au premier coup d' œil, la japonaise impressionne par sa ligne taillée à la serpe, qui n'est pas sans rappeler l'univers des mangas. Ses optiques à la forme acérée, ses passages de roues proéminents et sa triple sortie d'échappement ne laissent aucun doute sur ses prétentions hautement sportives.

Superbement finie, la LFA surprend par l'originalité de ses commandes et de ses compteurs, qui rappellent l'univers de la compétition. Outre les informations d'usage, le compte-tours se déplace dans la largeur de l'écran pour dévoiler d'autres items, dont un chronomètre très sophistiqué, qui enregistre les temps au tour sur circuit.



Cylindrée :	4.8L V10 40s
Puissance :	560ch - 8700tr/min
Couple :	470 Nm - 6800tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1540 kg
Dimension :	4.50/1.89/1.22 (L/l/H)
Réservoir :	73 l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	265/35 R 20 - 305/30 R 20

Performances globales

Vitesse max :	325 km/h
0 à 100 :	3.7 s
Consommation :	15 l/100
Autonomie :	404 km

Auto Exception

LEXUS
LFA



Dans ses entrailles, la bête renferme une technologie de voiture de course, à commencer par son V10 à 72°, réalisé en collaboration avec Yamaha, responsable du haut moteur. Ce dernier ne jure que par la dernière technologie : bielles et soupapes en titane, culbuteurs lubrifiés, en matériau composite très résistant, carter sec, pistons allégés, aluminium et magnésium. Fort de cette artillerie lourde, le 4.8 de 560 ch s'offre le plaisir d'une zone rouge à 9.000 tr/m et régale les tympans par sa sonorité travaillée par Yamaha et qui n'a rien à envier à un moteur de Formule 1. Ce fabuleux tempérament se traduit par des performances de premier ordre. Ainsi, les 325 km/h en pointe et le 0 à 100 km/h abattu en 3,7 s permettent à cette Lexus de revendiquer des performances de Lamborghini Gallardo. Et si son couple maxi de 480 Nm est perché à 6.800 tr/mn, la distribution variable VVT-i lui permet de délivrer 430 Nm dès 3.700 tr/mn. La transmission, quant à elle, est assurée par une boîte à vitesses robotisée à six rapports, possédant un simple embrayage. Parmi les quatre modes qu'elle propose (normal, auto, sport et mouillé), le plus sportif assure des changements en 0,2 s et permet de se faire plaisir en débranchant complètement le contrôle de trajectoire.

Avec une telle cavalerie, la LFA doit s'agripper à la route en toutes circonstances. Pour cela, elle compte sur un châssis composé d'une cabine en carbone et plastique, à laquelle se fixent des poutres et tubulures de section carrée en aluminium. Positionné le plus bas possible, le V10 place sa boîte robotisée à six vitesses sur l'essieu postérieur, histoire de garantir une répartition optimale du poids, soit 48% sur l'avant et 52% sur l'arrière. Côté suspension, la bête s'appuie sur une double triangulation avec ensemble ressort/amortisseur intégré pour le train avant et un essieu multibras à l'arrière. Pour assurer une tenue de route efficace et stable, le constructeur a doté la LFA d'un fond plat avec extracteurs, d'un aileron qui se déploie au-dessus de 80 km/h et des roues de 20 pouces en aluminium forgé chaussées de pneus Bridgestone spécifiques. De plus, le supercar est équipé d'un contrôle de stabilité



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

Auto Expo 2012

Aivam
جمعية مستوردي السيارات بالمغرب
Association des Importateurs de Véhicules au Maroc

8ème SALON DE L'AUTO

FOIRE INTERNATIONALE DE CASABLANCA

Du 18 au 27 mai

Dix jours de plaisir, d'information et de conseil pour découvrir les meilleures offres et les dernières nouveautés Automobiles et Motos avec plus de 300 modèles exposés.

En famille ou entre amis, vous profiterez d'une animation de grande qualité et vous passerez d'agréables moments de détente dans le plus grand événement de l'automobile au Maroc.

SPONSOR OFFICIEL

تامين الوفاء Wafa Assurance · وفا سلف Wafasalaf · وفاباي Wafabail · Wafa LLD · التجاري وفا بنك Attijariwafa bank

PARTENAIRES

SNTL الشركة الوطنية للنقل و الوسائل اللوجيستيكية · افريقيا AFRIQUIA · O.F.E.C مكتب معارض الدار البيضاء Office des Foires et Exposition de Casablanca

Auto Exception

par Youssef Bennour

PORSCHE
Panamera GTS





Avaleuse de bitume

Parallèlement à son succès qui ne cesse de se confirmer, la Panamera multiplie les versions pour satisfaire tous les goûts. Dernière en date, la version GTS, qui vient se glisser entre la S et la Turbo dans la gamme du constructeur.

Auto Exception

PORSCHE
Panamera GTS



Esthétiquement, la Panamera GTS apporte quelques retouches par rapport à la 4S, notamment un nouveau pare-chocs, avec de plus grandes entrées d'air et un pack de noir laqué pour les montants des vitres, le diffuseur arrière, les jupes latérales ou encore la grille avant.

À l'intérieur, la GTS associe le cuir et l'Alcantara, avec des sièges sport proposés dans cinq coloris différents. Sur les portes, la console centrale ou encore le volant, c'est une fois de plus l'Alcantara qui a été privilégié. La planche de bord avec certains éléments caractéristiques de la marque comme les cinq compteurs ou le chrono implanté au centre de la planche de bord, confirme que l'on est à bord d'une authentique Porsche. Cependant, il faut reconnaître que le principal point fort de la Panemera réside dans son habitabilité, qui est tout simplement remarquable, notamment à l'arrière. Deux passagers peuvent ainsi prendre place aisément avec un espace aux jambes conséquent (près de 32 cm) et une largeur aux coudes généreuse. Même la garde au toit est suffisante, malgré la hauteur réduite de la caisse. Le confort est de tout premier plan et les occupants arrière profitent des mêmes sièges baquets qu'à l'avant.

Sous le capot, la Panamera GTS ne cède pas à la mode des moteurs turbocompressés. On retrouve ainsi le V8 4.8 des Panamera S et 4S qui gagne 30 chevaux pour un total de 430 équidés, ainsi que 20 Nm de couple. Un nouveau calculateur, de nouveaux arbres à levée plus importante des soupapes et un nouveau système d'admission ont permis ce gain de puissance. Fort de cette cavalerie et d'un couple de 520 Nm, l'allemende avale le 0 à 100 km/h en 4.3 secondes et affiche une vitesse maximale de 286 km/h. Pour les mélomanes, un Sound Symposer permet de profiter des vocalises du moteur. Il suffit pour cela d'une simple pression sur un bouton pour qu'un canal acoustique s'ouvre, permettant d'apprécier la respiration du V8.

La consommation, quant à elle, est officiellement



Cylindrée :	4.8L V8 32s
Puissance :	430ch - 6700tr/min
Couple :	520 Nm - 3500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1920 kg
Dimension :	4.97/1.93/1.9 (L/l/h)
Réservoir :	100 l
Volume coffre :	445/1263 l
Pneumatique :	245/50 R 18 - 275/45 R 18

Performances globales

Vitesse max :	288 km/h
0 à 100 :	4.5 s
Consommation :	16.1/8.0/10.9 l/100
Autonomie :	761 km

Auto Exception

PORSCHE
Panamera GTS





donnée pour 10,9 litres/100 km en cycle mixte (256 grammes de CO_2). La transmission, pour sa part, est assurée par la boîte automatique PDK double embrayage et à sept rapports.

Toutefois, c'est surtout au niveau du châssis que la GTS se démarque, avec notamment ses quatre roues mortices, sa suspension pneumatique adaptative et le système de tarage adaptatif des amortisseurs PASM. Afin de favoriser l'agilité du véhicule, la hauteur de caisse a été abaissée de 10 mm et l'amortissement raffermi. Les voies arrière ont également été élargies de 10 mm pour garantir plus de stabilité.

Nul doute que la Porsche Panamera GTS est promise à un bel avenir, tant son homogénéité est rare dans sa catégorie. Ceux qui cherchent des performances de sportive, une praticabilité de berline et une consommation maîtrisée vont finalement trouver chaussure à leur pied.



- Parcours 18 trous
- Centre d'entrainement complet
- Pitch and putt
- Caddy et voiturettes

Un parcours signé
NICKLAUS DESIGN





Réservation de Green-fee
Location de villas
avec ménage et services de conciergerie
golf@samanah.com
+ 212 524 483 200

Villas et appartements à vendre
à partir de 1 523 000 Dhs
+ 212 524 498 585

SAMANAH
Country Club
Marrakech

www.samanah.com
Samanah km 14, route d'Amizmiz - Marrakech

Auto Exception





L'alliance parfaite

Avec son style de coupé quatre portes et ses équipements high-tech, l'Audi A7 a fait mouche dans sa catégorie. Dans sa recherche de plus de dynamisme, la routière d'Ingolstadt s'est offert le badge « S », traduisant une alliance parfaite entre sportivité et raffinement.

Auto Exception



Après les S6 et S8, l'Audi A7 a également droit à une version musclée portant le prestigieux sigle S de la marque aux anneaux. Par rapport, à l'A7, qui dispose déjà d'une plastique suggestive, la version S7 a droit à un traitement spécifique en phase avec son pedigree. C'est surtout au niveau du bouclier avant que les changements sont les plus manifestes. Les prises d'air ont notamment été redessinées. À l'arrière, la poupe a été repensée pour accueillir quatre sorties d'échappement. Une vraie réussite esthétique.

À bord, on remarque tout de suite les badges « S » typiques d'Audi et le traitement sportif du volant, du levier de vitesses et des pédaliers. L'habitacle est tout toujours aussi soigné, avec des finitions parfaites et des touches en carbone et alcantara, du plus bel effet. L'A7 était déjà une vraie réussite sur ce plan et la S7 perpétue donc la tradition. La sportive aux anneaux offre, par ailleurs, plusieurs possibilités de personnalisation. Ainsi, quatre matériaux sont proposés au choix pour les applications. Le carbone est de série, tandis que l'aluminium brossé mat, le frêne veiné brun naturel et le chêne Beaufort sont en option.

Côté équipement, la plus sportive des A7 confirme son statut de routière sportive, raffinée et high-tech. Sa dotation de série très généreuse inclut notamment des phares Xénon plus, avec éclairage tous temps, des feux arrière LED et le keyless entry tout ouvrant. La GPS Advanced intègre une interface Bluetooth, alors que le système de sonorisation Bose inclut quatorze haut-parleurs (600W). En option, la S7 peut recevoir l'affichage tête haute, et les sièges confort avec fonctions de climatisation et de massage.

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



Cylindrée :	4.0 V8 inj. directe turbo
Puissance :	420ch - 5500tr/min
Couple :	550 Nm - 3500tr/min
Transmission :	4x4

Poids et mesures

Poids à vide :	1820 kg
Dimension :	4.97/1.91/1.42 (L/l/h)
Réservoir :	70 l
Volume coffre :	535/1360 l
Pneumatique :	245/45 R 18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.9 s
Consommation :	12.8/6.9/9.7 l/100
Autonomie :	599 km

Auto Exception



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

Cependant, il est indubitable que la pièce maîtresse de cette berline ultrarapide est sa mécanique, qui n'est ni plus ni moins qu'un monstre de technologie. Jugez-en vous-même : un nouveau V8 4.0 biturbo développé conjointement avec Bentley. Ce bloc, qui développe 420 ch et un couple maxi de 550 Nm est accouplé à une boîte S-Tronic à double embrayage et 7 rapports.

En termes de performances, la S7 expédie le 0 à 100 km/h de 4,9 sec et annonce une vitesse de pointe limitée à 250 km/h. Cependant, la réelle prouesse est la consommation moyenne qui recule de 25%, pour s'établir à seulement 9,7 l/100 km (données constructeur). Une partie de l'explication réside dans le recours à un système de désactivation de quatre des huit cylindres sous faible charge. La désactivation déclenche un inédit système de réduction de bruit baptisé l'Active Noise Cancellation System (ANC). Quatre micros intégrés au ciel de pavillon enregistrent ainsi les bruits dans l'habitacle et émettent un absorbeur de bruit par le biais des haut-parleurs du système de sonorisation.

Côté tenue de route, la puissance et le couple importants sont jugulés en partie grâce à la transmission intégrale permanente Quattro. Pour gagner en sportivité, la routière aux anneaux compte sur son différentiel central autobloquant et peut s'offrir en option les services d'un différentiel arrière actif et de freins en carbone-céramique. Grâce à sa légèreté, la carrosserie contribue également à la dynamique de l'Audi S7, puisqu'elle fait appel dans une proportion de 20 % à l'aluminium.

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

Disponible au printemps 2012, la S7 Sportback offre en plus du confort de la version de série une sportivité bien maîtrisée. Voilà un mariage qui promet.

Un nouveau V8 4.0 biturbo développé conjointement avec Bentley, développe 420 ch et un couple maxi de 550 Nm et est accouplé à une boîte S-Tronic à double embrayage et 7 rapports.

Audi
Vorsprung durch Technik

Audi Performance

Notre Certitude.



Découvrez des offres exceptionnelles sur toute la gamme Audi.

Pour Audi, relever le défi de la performance est une certitude. Une exigence absolue. Un état d'esprit que l'on retrouve dans la puissance et l'efficience de ses moteurs. Cette dynamique constante vers le progrès vous offre des modèles qui combinent une efficacité énergétique unique et une puissance optimale. Retrouvez toute la quintessence de la performance Audi au Salon de l'Auto.

Audi garantit 3 ans tous ses véhicules.*

www.audi.ma - info@audi.ma

PRO ET ANTI... / Photo non contractuelle - *sous conditions.

Auto Exception

Mercedes-Benz

C63 Coupé

AMG



Concentré de plaisir

Il sera difficile aux amateurs de digérer la pilule, mais la nouvelle Classe C Coupé sera probablement la dernière Mercedes à pouvoir s'adjoindre les services du fabuleux moteur V8 atmosphérique AMG. Un vrai concentré de plaisir, que seuls quelques privilégiés pourront s'offrir.



Auto Expression





Remplaçant le défunt CLC qui n'a pas fait d'étincelles, le nouveau coupé Classe C ambitionne de redonner ses lettres de noblesse à cette variante, afin de mieux contrer les assauts de la concurrence germanique, Série 3 de BMW en tête. Esthétiquement, le coupé s'inspire beaucoup de la berline, tout en affichant davantage de dynamisme, grâce à une découpe des vitres plus étroite, une inclinaison du pavillon plus marquée et des ailes nettement plus musclées. Ce brin de sportivité vire à une agressivité à peine contenue sur la version AMG... Ainsi, le capot nervuré et la partie inférieure du bouclier plus "racing" et arborant une large prise d'air, cerné par des feux diurnes à LED, annoncent la couleur. À l'arrière, on retrouve deux doubles sorties d'échappement, un becquet de coffre et des coques de rétroviseurs en carbone et un gros extracteur d'air. Le tout est joliment souligné par de superbes jantes de 18 pouces.

À l'intérieur, cette connotation très sportive se vérifie également avec la présence d'un superbe volant à méplat mêlant cuir et Alcantara, de sièges sport enveloppants et d'une finition carbone optionnelle élégante.

Auto Exception

Cylindrée :	6.2L V8 32s
Puissance :	457ch - 6800tr/min
Couple :	600 Nm - 5000tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1730 kg
Dimension :	4.59/1.77/1.41 (L/l/h)
Réservoir :	66 l
Volume coffre :	450 l
Pneumatique :	235/40 R 18 - 255/35 R 17

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.5 s
Consommation :	18.1/8.1/12 l/100
Autonomie :	457 km



En termes d'habitabilité, le Classe C Coupé offre un espace correct aux passagers à l'avant. Il y a lieu de noter que le conducteur n'éprouvera aucune difficulté à trouver une très bonne position de conduite, grâce au siège aux nombreux réglages. À l'arrière en revanche, la place est comptée et la banquette ne peut recevoir au mieux que deux adultes de taille moyenne.

Mais reconnaissons que ce ce n'est pas là l'essentiel, car on n'achète pas une AMG pour son habitabilité ou son confort, mais d'abord pour son moteur. Et quel moteur ! Une pièce d'orfèvrerie, qui rend chaque accélération un véritable enchantement. Il s'agit d'un huit cylindres atmosphérique de 457 ch et 600 Nm de couple. Les plus sportifs peuvent toujours opter pour le Pack Performance qui leur fait gagner 30 destriers. En termes de performances, cela se traduit par le gain d'un dixième sur l'exercice du 0 à 100 km/h, qui est normalement expédié en 4,4 s. Les 30 étalons supplémentaires de cette version optimisée sont obtenus grâce à un transfert de technologie en provenance de la SLS AMG. Pistons forgés, bielles et vilebrequin de conception légère : la réduction des masses de ces composants permet aux huit cylindres de réagir avec encore plus de vivacité et d'aller titiller le rupteur avec davantage d'entrain. Le Pack Performance AMG se caractérise également par des freins en carbone-céramique à étriers rouges et par un petit déflecteur en carbone sur le coffre. L'utilisation de cette cavalerie peut se faire selon quatre programmes de conduite : « C » (Controlled Efficiency), destiné à optimiser la consommation, « S » (Sport), « S+ » (encore un peu plus sport) et « M » (manuel). Une fonction « Race Start » pour démarrer en trombe est également disponible. Quant à la transmission Speedshift à 7 rapports, elle est bien adaptée à la philosophie de l'auto, pour autant qu'on ait sélectionné le mode Sport. Dans cette configuration, la boîte rétrograde intelligemment dès la moindre sollicitation des freins, et les rapports passent en 100 millisecondes.

Sportive par vocation, la C63 AMG privilégie un comportement typé sport. Mais l'allemande peut retrouver un amortissement plus souple par l'intermédiaire de l'Agility Control. Celui-ci influe sur le châssis, la direction et l'amortissement, via un sélecteur apposé sur la console centrale. Les plus téméraires, eux, peuvent profiter de l'inépuisable souffle du moteur et de sa sonorité envoûtante pour se faire plaisir sans arrière pensée, car l'ESP veille au grain. Proposant trois niveaux, Normal, Sport et Off, cet assistant de trajectoire demeure indispensable pour corriger les dérives d'un train arrière très joueur.

Salaf Auto HAUT DE GAMME



Wafasalaf le partenaire de l'**élégance** et du **prestige** !

وفاسلف
Wafasalaf
ديما معاك

› **Service Clientèle**
0522 54 51 51

› **www.wafasalaf.ma**

Sous réserve d'acceptation de votre dossier selon les règles prudentielles en vigueur.

Wafasalaf, S.A à Directoire de Surveillance - Capital : 113.179.500 DH - Siège social : 72, Angle rue Rama Allah et bd Abdelmoumen , Casablanca - Agrément : N° 1211-96 du 1er Juin 1996-R.C n° 48.409 - Sté. de financement

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf



La survoltée

Faisant partie d'une caste à part, celle des Muscle Cars, la Camaro ne poursuit qu'un seul objectif : donner beaucoup de plaisir à son conducteur. Pour y parvenir, elle mise sur un physique aguicheur et une mécanique enthousiasmante. La version Super Sport (SS) enfonce davantage le clou en portant le plaisir de conduite à son paroxysme.





La Chevrolet Camaro fait partie des icônes de la production automobile outre-Atlantique, qui ont fait rêver de nombreux fans à travers le monde. La énième évolution de cette mythique américaine réinterprète avec talent tout le pouvoir de séduction dont disposaient les premières générations. Une robe suggestive caractérisée par un long capot à bosse, une calandre en V béante avec des yeux belliqueux et une croupe rebondie qui décroche. La version SS se montre encore plus monstrueuse, avec ses roues de 20 pouces chaussées de pneus Pirelli P Zéro en 245 de large à l'avant et 275 à l'arrière, qui laissent entrevoir les superbes étriers de freins à quatre pistons signés Brembo. Ce look de Muscle car est parachevé par la présence d'un pseudo-diffuseur en partie basse du bouclier arrière, percé par deux sorties d'échappement.

La Camaro SS en impose également par ses dimensions supérieures à la concurrence (4,83 m de long et 1,92 m de large), la rapprochant plus d'une grande berline que d'un coupé sportif. Ce gabarit imposant profite surtout aux places avant, qui bénéficient d'un espace satisfaisant.

À l'intérieur, on retrouve cette touche vintage sur la planche de bord surmontée d'un bloc d'instruments à double niche carrée parmi lesquels trônent un imposant tachymètre et un compte-tours. En bas de la console centrale, on remarque un pack de jauges où on peut même lire la température de la transmission ! Quelques détails forcent encore plus l'ambiance sportive à bord, comme les barres de seuil en aluminium et carbone ou encore le sigle SS cousu sur



Cylindrée :	6.2L V8 16s
Puissance :	432 ch - 5900tr/min
Couple :	556 Nm - 4300tr/min
Transmission :	Arriere

Poids et mesures

Poids à vide :	1795 kg
Dimension :	4.83/1.92/1.36 (L/l/h)
Réservoir :	72 l
Volume coffre :	384 l
Pneumatique :	245/45 R 20 - 275/40 R 20

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	5.4 s
Consommation :	18.9/9.7/13.1 l/100
Autonomie :	456 km

Auto Exception



les appuie-têtes. Et si la qualité des plastiques trop cheap est à déplorer, les cuirs enveloppant les sièges sont, en revanche, de très bonne qualité.

Côté équipement, la Camaro offre un équipement très riche, incluant entre autres les sièges électriques , la sellerie cuir, les sièges chauffants, le Park Assist, l'ordinateur de bord, le Cruise Control ou encore le branchement pour USB/ I-pod.

Et comme tout Muscle car qui se respecte, la Camaro SS a droit à un gros V8 débordant de chevaux. Il s'agit d'un 6,2 litres tout en aluminium et dont la puissance diffère selon la transmission proposée. Lorsqu'il est accouplé à une boîte automatique, ce bloc développe 405 ch et gagne 27 destriers avec la boîte manuelle à six rapports. Fort d'un couple de camion, 56 mkg à 4.500 tr/min, ce V8 fait parler la poudre en signant des performances d'une authentique sportive : un 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, soit le temps d'une BMW M3 ! La boîte auto avec son mode séquentiel (palettes au volant) permet de tirer le meilleur de ce pur-sang sur fond de sonorité envoûtante caractéristique des gros V8 yankees.

Pour bien canaliser cette horde de chevaux sur route, l'architecture des trains roulants de cette Camaro SS a été optimisée avec jambes de force à l'avant et multibras à ressorts hélicoïdaux à l'arrière, une première sur une Camaro !

Fort d'un couple de camion, 56 mkg à 4.500 tr/min, ce V8 fait parler la poudre en signant des performances d'une authentique sportive : un 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes !



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

LA VOITURE DE L'ANNÉE 2011

ÉLUE VOITURE DE L'ANNÉE 2011

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

Giulietta

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

ALFA ROMEO

3 ANS GARANTIE OU 100 000 KM

Alfa InfoMore N° ECO 0801001920
Prix d'une communication nationale depuis un poste fixe

Succursales Fiat Group Automobiles Maroc s.a. Casablanca : Italcar Maârif : Angle Bd. Zerktouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Italcar Mandarona : 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02
Réseau Fiat : Casablanca : Monza Motors : 117 bd Emile Zola - Tél : 05 22 31 63 02/05 22 31 59 02 - **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 - **El Jadida :** Jorf Lasfar Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32 - **Kenitra :** Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89

Auto Nouveauté

par Youssef Bennour



Championne de la sécurité

Avec cette atypique compacte, le manufacturier de Göteborg entend rivaliser avec les Audi A3 et Mercedes Classe A. Pour ce faire, la nouvelle V40 s'appuie sur de nombreuses qualités, dont une plastique séduisante et un dispositif sécuritaire hors normes.



Auto Nouveauté



À l'instar des autres constructeurs, Volvo nourrit de grandes ambitions pour les segments à forte croissance, essentiellement les compactes et les familiales. C'est dans cette optique que le constructeur suédois a investi énormément dans le développement de la V40, qui remplace à la fois la C30, la S40 et le break V50. Si le design fait appel au langage stylistique du label, il se démarque par le désir d'accentuer davantage le dynamisme du modèle. La ligne générale reprend les traits des dernières productions suédoises, avec à l'avant de grandes optiques en goutte d'eau, encadrant une calandre mise en avant. Petite nouveauté, le bas du bouclier est plus travaillé et intègre deux lignes de diodes pour les feux diurnes. À l'arrière, les feux reprennent le design de ceux de la V60, mais en accentuant le trait.

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. Bref, un habitacle sobre et très bien fini dans la pure tradition de la marque.

Identifiée comme break par son appellation, la V40 s'apparente plus à une compacte cinq places au niveau de l'habitabilité. D'ailleurs, la suédoise fait appel à la plateforme de la précédente Focus, ce qui lui garantit une habitabilité correcte sans plus, malgré une longueur de 4,37 m.

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



Cylindrée :	2.0L 4cyl. turbo
Puissance :	250ch - 5500tr/min
Couple :	330 Nm - 1800tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1450 kg
Dimension :	4.40/1.875/1.45 (L/l/h)
Réservoir :	60 l
Volume coffre :	300 l
Pneumatique :	215/50 R17

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	6.9 s
Consommation :	9.9/6.5.9/7.5 l/100
Autonomie :	664 km







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 ! Le second dispositif fonctionne à l'aide de sept capteurs répartis dans le bouclier avant. Lorsqu'ils détectent un contact physique entre un piéton et la voiture, ils déclenchent, en quelques millisecondes, le déploiement d'un grand coussin gonflable qui, sous la forme d'une grande banane, recouvre un tiers du pare-brise, ainsi que les montants de baie. L'autre réaction en chaîne salutaire est le redressement du capot, selon un angle moins agressif pour le piéton. De série sur toutes les versions, ce système constitue une véritable prouesse technologique, car le coussin gonflable est soumis à un environnement - chaleur, humidité et froid intense - bien plus contraignant qu'à l'intérieur d'un véhicule.

Cousine de la Ford Focus, cette V40 devrait logiquement hériter des 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 transmission, elle varie en fonction du moteur : manuelle et (ou) robotisée, voire automatique, mais toujours à six rapports. Quant à la commercialisation, elle est prévue pour ce mois au Salon de l'automobile de Casablanca.

VOTRE NOUVELLE VOLVO V40

VOLVO ÉLARGIT VOS HORIZONS





LA GAMME VOLVO S'ÉLARGIT AVEC LE LANCEMENT DE LA NOUVELLE VOLVO V40

Une compacte cinq portes luxueuse offrant à la fois une dimension familiale et un design à couper le souffle. Ses courbes sensuelles et distinctives lui procurent caractère et dynamisme. Pour vous, elle se pare d'équipements inédits : le combiné d'instruments digital, l'éclairage d'ambiance personnalisable selon votre humeur ou encore un toit panoramique procurant sensation d'espace et luminosité. La sécurité reste bien sûr au coeur de la recherche Volvo. Au delà de son châssis assurant une tenue de route et un agrément de conduite de haut niveau, la nouvelle Volvo V40 est le premier véhicule au monde à être équipé d'un airbag piéton.

POUR TOUTE INFORMATION, CONTACTEZ NOUS AU :

CASABLANCA	RABAT	MARRAKECH	AGADIR	TANGER	FES
TEL : 0522-40-68-60	TEL : 0537-79-51-88 / 0537-29-32-63	TEL : 0524-44-84-34	TEL : 0528-28-89-90	TEL : 0539-34-03-62	TEL : 0535-74-82-14

Auto Nouveauté

par Youssef Bennour

Roadster



Et de six !

Avec son look atypique et ses qualités dynamiques de haute volée, la Mini Roadster s'adresse à une clientèle branchée et sportive. Cette nouvelle variante de la célèbre citadine anglaise vient d'être lancée sur notre marché par la SMEIA, importateur exclusif de la marque au Maroc.


M PE 3389

Auto Nouveauté





Cylindrée :	1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	184ch - 5500tr/min
Couple :	260 Nm - 1600tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1185 kg
Dimension :	3.74/1.68/1.38 (L/l/h)
Réservoir :	50 l
Volume coffre :	240 l
Pneumatique :	195/55 R 16

Performances globales

Vitesse max :	227 km/h
0 à 100 :	7 s
Consommation :	7.5/5.1/6.1 l/100
Autonomie :	680 km

Roadster

Depuis sa relance moderne en 2001, la Mini s'est vendue à deux millions d'exemplaires sur 90 marchés dans le monde. Cette performance remarquable résulte d'une gamme constamment enrichie au fil des années : Cabriolet dès 2004, Break Clubman en 2007, Countryman 4 roues motrices en 2010 et Coupé en 2011. Aujourd'hui, le constructeur germano-britannique vient de lancer une nouvelle variante, baptisée Roadster. Cette dernière joue davantage la carte de la sportivité que le cabriolet en étant une stricte deux places et en se révélant plus légère de 45 kg. Esthétiquement, le roadster est immédiatement reconnaissable à sa jolie frimousse qui fait l'identité de la petite anglaise. Pour le reste, il emboîte le pas au coupé en affichant le même coup de crayon viril caractérisé par un pare-brise incliné et un aileron escamotable. Il est à noter que le roadster fait appel à un couvre-chef en toile, qui s'actionne manuellement.

À bord, on retrouve l'univers «fun» de la Mini. La planche de bord avec le gros compteur placé en position centrale et les boutons de commande à bascule est reconduite à l'identique. À l'instar du coupé, le roadster est privé de banquette arrière, faisant de lui un strict deux places ! Et c'est le coffre qui en profite avec un volume de chargement de 240 litres.

Quant à l'équipement, trois finitions sont proposées : Salt, Pepper et Chili. La dotation de série comprend, entre autres, la direction à assistance asservie à la vitesse, les rétroviseurs extérieurs à réglage électrique, le radar de recul, les sièges réglables en hauteur, la climatisation, ainsi que le système audio avec lecteur CD compatible MP3 et prise auxiliaire.

Si le Coupé reprend les trains roulants de la Mini normale, les ingénieurs ont pris la peine de rigidifier le châssis à travers des renforts derrière les sièges arrière, de raffermir la suspension et de modifier la répartition des masses au profit d'une meilleure motricité. Ce typage très sportif plaide clairement en faveur d'une conduite résolument dynamique. L'apport de l'aileron arrière est significatif à ce niveau. Ce dernier qui se relève au-delà de 80 km/h améliorerait, selon le constructeur, la stabilité de la voiture. Pour finir, l'aide à la conduite DSC offerte en série permet de mieux profiter des qualités dynamiques de la voiture.

Au chapitre mécanique, le coupé est proposé en trois versions mécaniques : Cooper (122 ch), Cooper S (184 ch) et John Cooper Works (221 ch). Côté transmission, toutes les versions sont équipées d'une boîte mécanique à six rapports.

Avec son look radical et un comportement orienté sport, le Mini Roadster s'adresse plus à des clients avides de sensations fortes. Les tarifs compris entre 315.000 et 460.000 DH ne sont pas à la portée de toutes les bourses, mais l'achat d'une Mini est avant tout un coup de cœur.





WafaoTo, tout un monde d'avantages

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

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

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.

HYUNDAI i30



Montée en gamme

Si le précédent modèle de la i30 lancé en 2007 a marqué une rupture en termes de style et de qualité de fabrication avec ses prédécesseurs, le nouveau cru traduit, quant à lui, le passage à la phase de maturité. Style, confort et espace intérieur sont les maîtres mots de l'i30, qui a beaucoup progressé d'une génération à l'autre.



Auto Nouveauté



Ce saut qualitatif se manifeste tout d'abord au niveau du style extérieur. Reprenant le langage stylistique de la marque, baptisé « Fluidic Sculpture », il se caractérise par des phares à vague, des feux de jour à LED, qui soulignent les coins du bouclier, une grille de calandre en forme de diamant, une ceinture de caisse et des passages de roues marqués, sans oublier des feux horizontaux venant lécher les ailes arrière.

Bien que ses cotes n'évoluent pas énormément par rapport à sa devancière (+3 cm de long, soit 4,30 m, -1 cm de haut et +5 mm de large), la nouvelle I30 gagne clairement en prestance et s'assied un peu plus sur la route. En dépit d'un empattement similaire de 2,65 m, les places arrière profitent d'un espace aux genoux très satisfaisant (+11 mm gagnés sur la première génération) et d'une meilleure garde au toit (+30 mm). La capacité de chargement n'est pas en reste, avec un volume du coffre d'une capacité de 378 litres (+38 l). Celle-ci passe à 1.316 litres, une fois la banquette arrière rabattue.

À l'intérieur, le changement est également perceptible, se traduisant par une finition en hausse et une planche de bord- à mi-chemin entre celles du Veloster et de l'I40- qui séduit par la qualité de ses matériaux et son ergonomie. De plus, ses inserts argentés lui confèrent un aspect haut de gamme bienvenu. Au passage, saluons la parfaite lisibilité des compteurs et la simplicité d'utilisation des commandes au volant. L'intérieur de l'I30 n'oublie pas pour autant d'être fonctionnel, avec des larges vide-poches présents en nombre et une boîte à gants qui progresse de 5,8 à 8,5 litres.

Côté équipement, la nouvelle compacte de Hyundai offre à son conducteur une foule de petites attentions,



Cylindrée :	1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	128ch - 4000tr/min
Couple :	300 Nm - 1750tr/min
Transmission :	Avant

Poids et mesures

Poids à vide :	1420 kg
Dimension :	4.25/1.78/1.48 (L/l/h)
Réservoir :	53 l
Volume coffre :	340/1250 l
Pneumatique :	195/65 R 15

Performances globales

Vitesse max :	180 km/h
0 à 100 :	11.8 s
Consommation :	7.3/4.8/5.9 l/100
Autonomie :	746 km



telles qu'un écran d'ordinateur de bord en couleur, une caméra de recul pivotante, l'éclairage d'accueil ou les vitres avant et arrière séquentielles. La finition Pack Premium proposée sur la version diesel 128 ch propose même une dotation haut de gamme comprenant : climatisation automatique bizone, navigation GPS, accès et démarrage mains-libres, toit ouvrant panoramique, sellerie cuir-tissu, connectique USB et iPod...

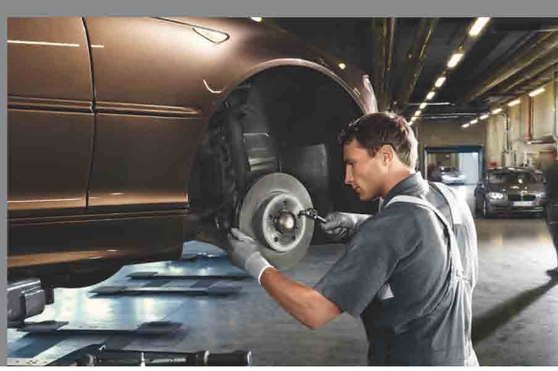
Sous le capot, on retrouve quatre motorisations : un 1.4 essence de 100 ch et un 1.4 CRDi de 90 ch, ainsi que le 1.6 CRDi décliné en 110 ch et 128 ch , cette dernière version étant associée en option à une transmission automatique classique.
La tenue de route a pour sa part été revue, dans le sens d'un meilleur compromis confort/ efficacité. Ainsi, le châssis compense par sa rigidité le réglage typé confort des suspensions, ce qui a le mérite de limiter la tendance au roulis dans les virages. La direction a également été mieux calibrée, pour fournir un meilleur ressenti de la route. Il y a lieu d'attribuer une mention spéciale d'ailleurs pour le système Flex Steer, qui permet d'adapter la consistance de la direction, sans faire varier toutefois la démultiplication du braquage.
Bref, la compacte de Hyundai a marqué d'importants progrès dans tous les domaines et devrait être en mesure de faire plus d'adeptes dans une catégorie pourtant très disputée.

Il y a lieu d'attribuer une mention spéciale d'ailleurs pour le système Flex Steer, qui permet d'adapter la consistance de la direction, sans faire varier toutefois la démultiplication du braquage.









VOUS PENSEZ QUE NOUS SOMMES CHERS ? DÉCOUVREZ NOS NOUVELLES OFFRES.

Pour prendre soin de votre BMW vous ne payez pas plus, mais vous obtenez plus chez Smeia.
Vous profitez d'un excellent rapport prix/performance et de coûts transparents pour une qualité exceptionnelle et une tranquillité d'esprit totale.

NOUVEAUX FORFAITS SERVICE BMW.

- **FORFAIT VIDANGE À PARTIR DE 590,00 DHS TTC.**
- **FORFAIT PLAQUETTES DE FREINS À PARTIR DE 1190,00 DHS TTC.**
- **FORFAIT DISQUES DE FREINS À PARTIR DE 1290,00 DHS TTC.**

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

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

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

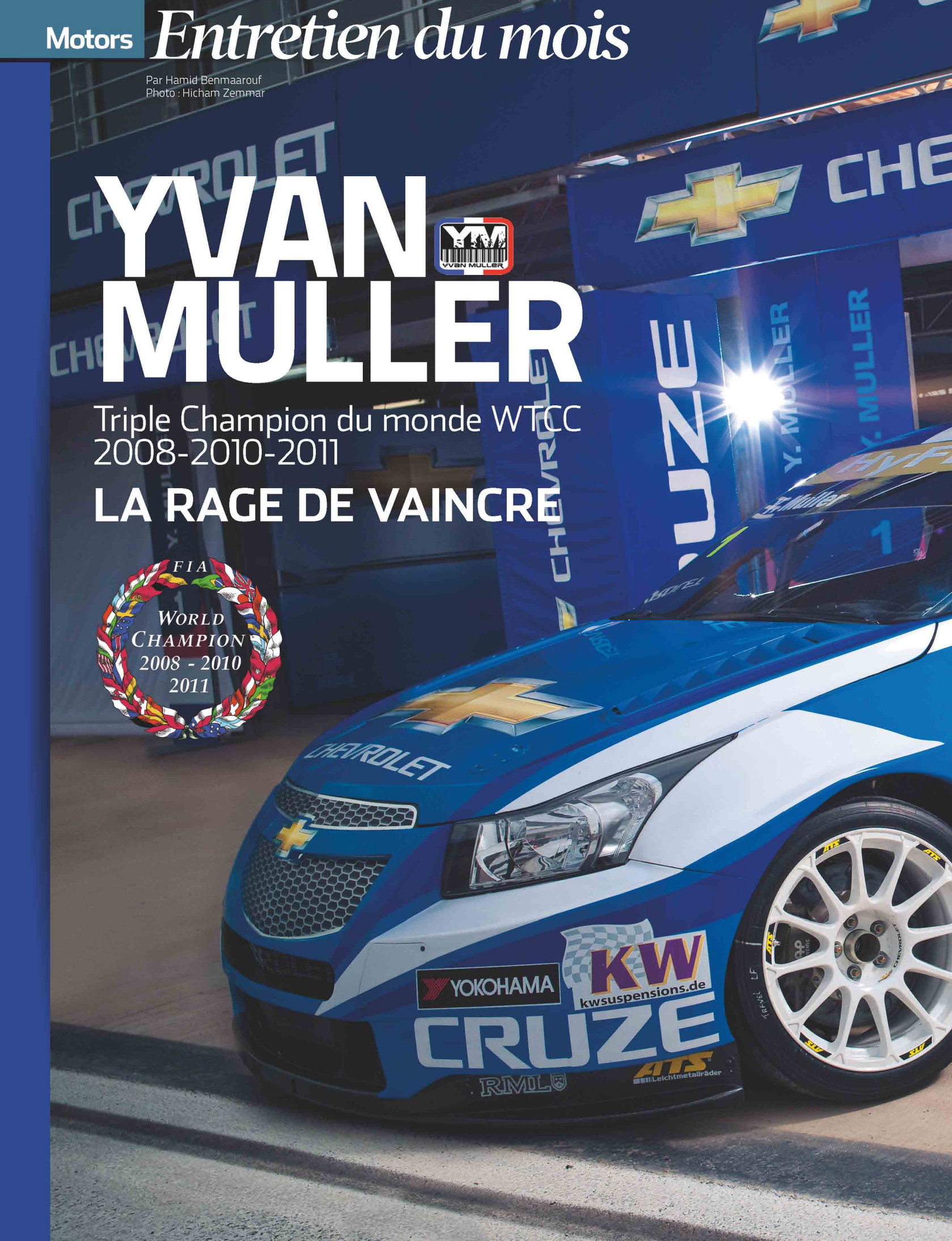
Entretien du mois

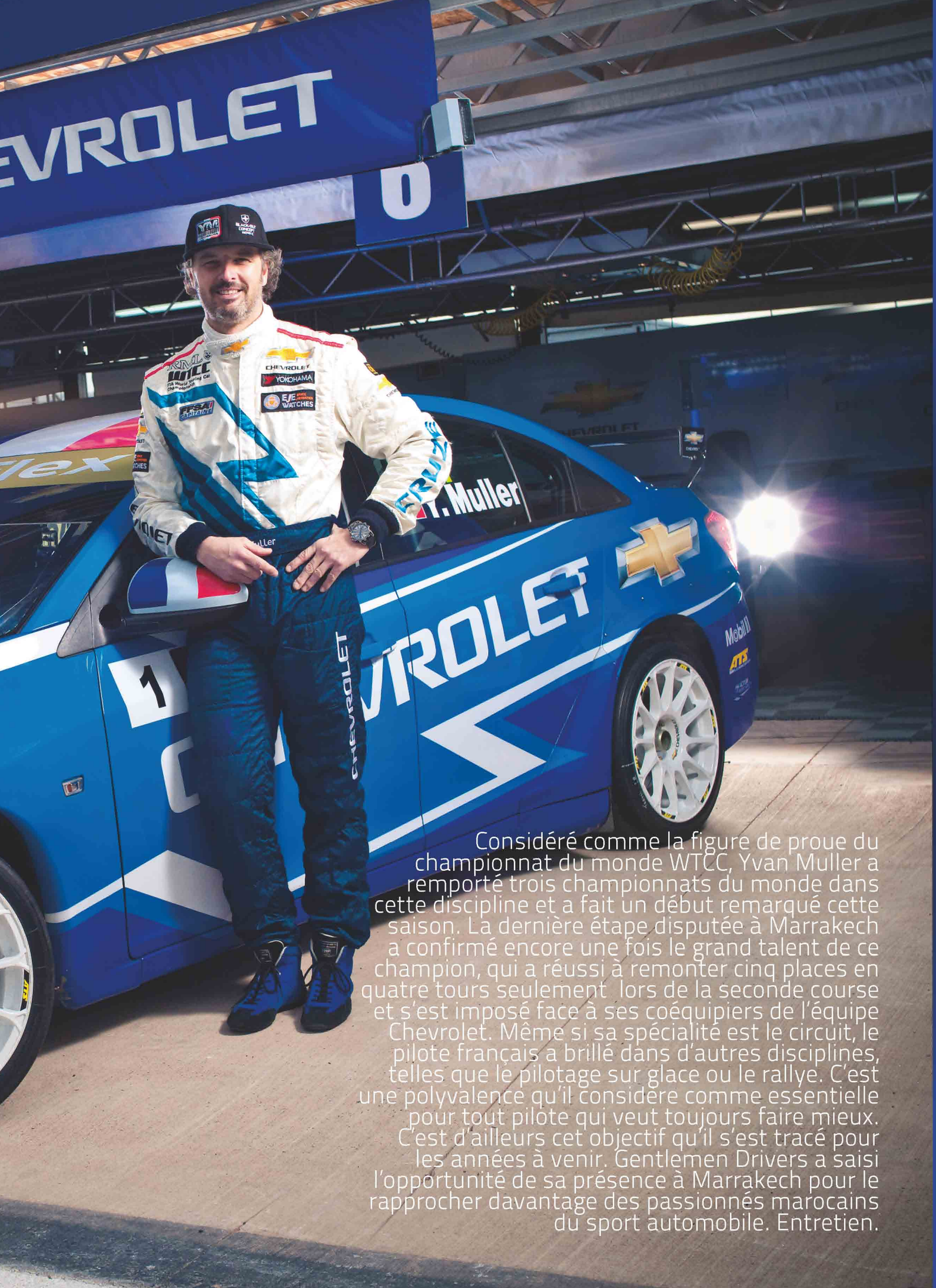
Par Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

YVAN MULLER

Triple Champion du monde WTCC 2008-2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE





Considéré comme la figure de proue du championnat du monde WTCC, Yvan Muller a remporté trois championnats du monde dans cette discipline et a fait un début remarqué cette saison. La dernière étape disputée à Marrakech a confirmé encore une fois le grand talent de ce champion, qui a réussi à remonter cinq places en quatre tours seulement lors de la seconde course et s'est imposé face à ses coéquipiers de l'équipe Chevrolet. Même si sa spécialité est le circuit, le pilote français a brillé dans d'autres disciplines, telles que le pilotage sur glace ou le rallye. C'est une polyvalence qu'il considère comme essentielle pour tout pilote qui veut toujours faire mieux. C'est d'ailleurs cet objectif qu'il s'est tracé pour les années à venir. Gentlemen Drivers a saisi l'opportunité de sa présence à Marrakech pour le rapprocher davantage des passionnés marocains du sport automobile. Entretien.

Entretien du mois



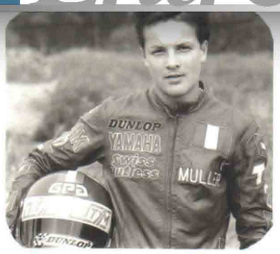
YVAN MULLER

Champion du monde WTCC 2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE


ménara
holding
74

Entretien du mois









Qu'est-ce qui a déclenché chez vous l'intérêt pour le sport automobile ?

Dans les années 70, mon père, qui courait à un niveau modeste, faisait de la course de côte en amateur et j'avais une sœur aînée qui l'accompagnait tout le temps, parce qu'elle appréciait ce qu'il faisait et j'ai suivi leur voie. Par la suite, ma sœur a commencé à faire du karting et de la voiture à haut niveau. Je suis né en 1969, au moment où mon père venait de démarrer la compétition et donc j'ai baigné dans la course automobile depuis tout petit. J'ai ensuite suivi ma sœur sur les circuits. Mon passage à la compétition s'est fait naturellement, car j'ai trouvé des parents qui m'encourageaient. Il faut savoir qu'à cet âge, si les parents ne poussent pas, c'est très compliqué par la suite de faire carrière dans ce sport.

Après trois victoires cette saison, vous êtes bien parti pour décrocher un quatrième titre en WTCC. Ne pensez-vous que la domination des Chevrolet risque de rendre le championnat plutôt ennuyeux ?

J'ai gagné jusqu'à maintenant trois étapes sur douze. En dix huit courses, beaucoup de choses peuvent encore se passer. Donc, je suis encore loin d'un nouveau titre. Par rapport à votre question, je ne crois pas que nous risquons d'assister à un championnat ennuyeux. Avez-vous trouvé les deux courses de Marrakech ennuyeuses ? Moi pas. Même quand les Ferrari ou les Mc Laren dominent le championnat de F1, cela n'enlève rien au spectacle. Il est vrai que nous avons un peu dominé la course de Marrakech, mais rappelons tout de même que Tarquini a décroché la pole position à Monza et des podiums ont été décrochés par Tarquini, Coronel et Garcia. Donc, je pense que les concurrents peuvent toujours rattraper le petit retard qu'ils ont. Même si le championnat se joue entre Chevrolet, ce qui est loin d'être fait, je ne pense pas que ce sera ennuyeux. De toute manière, chaque année, le titre se joue entre deux ou trois voitures. Que ce soit des voitures bleues ou rouges, ça ne change rien.

Selon vous, qu'est ce qui fait la supériorité des Cruze, par rapport à la concurrence ?

Je ne peux pas parler des autres équipes. Pour ce qui est de celle de Chevrolet, je crois qu'elle a atteint un niveau très élevé. C'est une équipe exceptionnelle, dotée de très bons éléments. Tousles membres de l'équipe vont évidemment dans le même sens. Il y a beaucoup de travail derrière ce succès. Entre deux courses, nous continuons à nous entraîner à fond. Nous dominons et malgré cela nous continuons à travailler. Je ne crois pas qu'on puisse trouver parmi nos concurrents, ceux

Biographie



Né le 16 Août 1969 à ALTKIRCH (F) Alsace
Vit avec Justine, a une fille, Nina, 14 ans

Parrain et capitaine de l'équipe de France FFSA Karting espoirs

Recordman du nombre de victoires en WTCC : 25
Recordman du nombre de tours en tête en WTCC: 297 tours.

***Courses sur circuit**:*
Champion du monde WTCC / Chevrolet : 2010 et 2011
Vice-champion du monde WTCC 2009 / Seat
Champion du monde WTCC / Seat : 2008
Vice-champion du monde WTCC 2007 / Seat

Vainqueur Sandown 500 V8 Supercar Australie / 2005

Vice-champion d'Angleterre BTCC / 2001, 2002, 2004 & 2005
Champion d'Angleterre BTCC / Vauxhall 2003

Champion de France Supertourisme / BMW 1995

Champion d'Angleterre F3000 / 1993

***Courses sur glace** :*
Vainqueur 24H de Chamonix / 97, 99, 2000, 2001 & 2002.
10 fois vainqueur du Trophée Andros / de 1997 à 2006

***Karting**:*
Vice-champion du Monde / 1985
Champion d'Europe / 1986

***Hobbies**: vélo, VTT, moto, jet Ski et...rallye*

YVAN MULLER

Champion du monde WTCC 2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE



qui prennent cette peine, alors que ce sont eux qui en auraient le plus besoin.

Vous avez remporté la dernière manche du championnat qui s'est déroulée à Marrakech. Quel regard portez-vous sur l'unique étape du WTCC organisée sur le continent africain ?

Le fait que WTCC organise une de ses étapes sur le continent africain est un pas significatif, parce que ce n'est pas courant. Je me rappelle que la seule compétition à laquelle j'ai participé en Afrique, c'était le Dakar. Personnellement, j'approuve cette initiative et je l'encourage. Dans l'ensemble, la course de Marrakech est une belle épreuve. J'aurais juste souhaité deux ou trois virages de plus sur le circuit.

Comment avez-vous trouvé le public marocain ?

Les gens qui sont venus me voir et avec lesquels j'ai eu le temps de parler, ce qui n'était pas évident pendant un week-end de course, semblaient intéressés. J'ai eu le sentiment que les spectateurs avaient l'air de s'y connaître et de suivre les épreuves. Depuis trois jours, j'ai constaté beaucoup de connexions sur mes pages Facebook et Twitter à partir du Maroc. Si les Marocains ne s'intéressaient pas forcément avant au championnat, aujourd'hui ils le font, grâce à l'épreuve de Marrakech. Celle-ci leur fait connaître le championnat WTCC et c'est une belle vitrine ouverte sur le monde, qui fait découvrir le Maroc à des dizaines de millions de téléspectateurs.

Vous avez fait vos débuts en monoplace, où vous vous êtes hissé jusqu'à la F3000. Pourquoi avez-vous changé de trajectoire, en basculant dans le championnat des voitures de tourisme ?

J'ai commencé comme tout le monde par faire du karting. Cette formule est une fantastique école d'apprentissage du pilotage à moindres frais. Un jeune Marocain m'a demandé sur Facebook récemment comment faire pour devenir pilote, je lui ai suggéré de faire du kart. Côté palmarès, j'ai été plusieurs fois champion de France, champion d'Europe et vice -champion du monde de cette discipline. Après, j'ai fait de la Formule Renault puis de la F2 en Angleterre et finalement de la F3000. Ensuite, il fallait passer en F1, mais il n'y avait plus de place disponible, parce qu'il y avait beaucoup de Français de ma génération dans le circuit, nous étions nombreux à être capables d'aller en F1. Et étant donné que je n'allais pas faire carrière en F 3000, je me suis diversifié dans le Touring Car entre autres.

En termes de pilotage, quelles différences y a-t-il entre une monoplace et une voiture de tourisme ?

Cela change passablement, parce que la monoplace fait déjà la moitié du poids d'une voiture de tourisme. Donc, par le poids déjà, c'est une voiture très différente à conduire. Le reste c'est du pilotage, qui est synonyme d'adaptation à un engin. L'adaptation est différente entre une monoplace et une berline. Grosso modo, dans les deux cas, il faut s'adapter, analyser, mais les deux disciplines posent des problèmes différents.

Parallèlement au WTCC, vous avez participé à des rallyes dont le Paris - Dakar et le WRC. Comment expliquez-vous votre intérêt pour cette discipline ?

J'ai toujours aimé être polyvalent et découvrir de nouvelles choses. Je suis un vrai spécialiste des courses sur circuit, mais j'aime vivre de nouvelles expériences. Plus on sait faire beaucoup de choses, plus on a de



chances de durer dans le métier. C'est pour cela que j'ai voulu faire cette expérience du Dakar. Donc, j'ai participé au dernier Dakar, qui s'est déroulé sur le continent africain et au premier organisé en Amérique du Sud. Après, je n'ai pas eu le temps de renouveler l'expérience. Je regrette beaucoup le Dakar africain. Concernant le WRC, j'ai fait une dizaine de rallyes dans ma carrière dont certains à un niveau mondial. Cette année, je vais certainement participer au rallye de France, parce c'est dans ma région natale.

Avez-vous trouvé des difficultés pour vous adapter au pilotage en rallye ?

La plus grande complication, c'est de conduire avec un co-pilote. En fait, en rallye, vous conduisez par rapport à ce qu'on vous dit, mais pas par rapport à ce que vous voyez ou ce que vous savez. En rallye, il faut conduire en fonction de ce que votre co-pilote vous dit alors que





YVAN MULLER

Champion du monde WTCC 2010-2011

LA RAGE DE VAINCRE



sur circuit, le pilote connaît très bien le tracé et il lui est facile de placer les roues au millimètre. Pour résumer, la première difficulté est d'arriver à trouver une prise efficace et la deuxième consiste à pouvoir conduire à la parole.

Vous avez participé à deux reprises en 93 et 94 aux 24 Heures du Mans, sans succès. Quelles sont les raisons de cette expérience non concluante, et pourquoi n'avez-vous pas songé à participer à nouveau à cette compétition ?

J'ai effectivement participé deux fois au Mans. La première, nous n'avions pas une voiture compétitive et on s'était arrêté à une heure de la fin. La deuxième fois, on aurait pu gagner avec une voiture qui était en deuxième ligne sur la grille de départ avec les Ferrari 333 SP mais à cause d'une bêtise de l'équipe, nous avons abandonné après une heure et demie de course. En réalité, j'étais engagé chez Audi durant les premières années, où la marque s'est présentée au Mans et je devais rouler dans une de leurs voitures. À l'époque, je faisais beaucoup de choses, le BTCC, les courses sur glace et les tests du Mans pour Audi. J'ai tenu ainsi pendant trois mois après j'ai appelé Audi pour leur dire que je ne pouvais pas donner le maximum de moi-même et j'ai arrêté. Le Mans est une course que j'apprécie, je l'ai testée deux fois, mais je ne suis pas plus fan que cela.

Vous êtes connu pour être champion du monde en WTCC, mais beaucoup moins en tant que vainqueur à dix reprises dans le trophée Andros. Qu'est-ce qui vous a attiré dans le pilotage sur glace ?

C'est parce que je pilotais à l'époque pour une écurie qui s'appelle « Oreca », en tant que pilote en championnat français de super tourisme. À cette époque, l'écurie a engagé une voiture dans la compétition sur glace et elle était à la recherche d'un pilote et ils ont pensé tout naturellement à moi. J'ai refusé au début, mais ils m'ont forcé la main. Comme je suis a priori un pilote polyvalent, je m'en suis bien sorti.

Comment un pilote de votre niveau se prépare-t-il à la compétition ?

Je me prépare physiquement et mentalement. Les deux vont de pair. Quand il fait beau, je fais du vélo. Cette année, je m'entraîne pour un triathlon qui aura lieu en été. Pendant l'hiver, je fais surtout du ski, de la randonnée et de la raquette. J'essaie d'alterner beaucoup de sports, surtout ceux qui m'apportent de l'endurance cardiaque. Avec l'âge, on prend de l'embonpoint et on n'est plus aussi alerte que lorsqu'on a 20 ans. Donc, il faut s'entraîner pour garder la forme.

Comment arrivez-vous à juguler la peur de l'accident ?

Je n'ai pas peur de l'accident parce que sinon il serait temps pour moi d'arrêter. J'ai par contre la peur de ne pas bien faire. J'ai eu pas mal d'accidents dans ma carrière, mais heureusement rien de grave, sauf la fois où je jouais le titre en 2009 à Macao face à Tarquini. En qualifications, j'ai glissé sur une plaque d'huile et j'ai fait un tête à queue et Tarquini qui arrivait derrière n'a pas pu m'éviter. Le choc a été tellement violent que j'ai perdu connaissance ! J'ai eu du mal à m'en remettre, parce que j'ai été touché au niveau de l'oreille interne et j'ai dû faire de la rééducation pendant longtemps.



Quel est le nombre de victoires que vous avez remportées au cours de votre carrière ?

Je ne suis pas un homme de statistiques. Mais j'ai dû lire quelque part que je détiens le record de victoires en WTCC. C'est quelque chose qui ne m'intéresse pas maintenant, mais peut être j'y songerai quand je serai à la retraite (rires...).







Quelle est la victoire qui vous a le plus marqué dans votre parcours ?

La prochaine (rires...). Je crois que c'est mon premier titre de champion du monde, remporté en novembre 2008. J'ai participé au championnat du monde de karting, mais de 1998 jusqu'à 2006, je n'ai plus couru en championnat du monde. En 1984, j'ai perdu le titre de champion du monde de karting pour 10 cm ! Donc, j'avais toujours cela en mémoire et je n'ai pas digéré d'avoir raté le titre pour si peu. En 2008, je devenais enfin champion du monde et ainsi, j'ai pu faire le deuil de 1984.

Vous avez été plusieurs fois champion du monde en WTCC. Quel regard portez-vous sur ce championnat ?

C'est un beau championnat, qui n'est malheureusement pas connu à sa juste valeur. Donc, il faut laisser le temps au temps pour que les choses changent dans le bon sens. Il faut surtout travailler le volet marketing et communication pour donner à l'évènement une vraie valeur médiatique. Le WTCC a une valeur sportive mais pas encore une valeur médiatique.

Quels sont vos objectifs pour la saison 2012 ?

Je ne me fixe jamais d'objectif de résultat. Pour moi, le plus important c'est de bien faire mon travail. Évidemment, je suis engagé pour gagner des courses. A priori, si on regarde mon palmarès, ma stratégie n'est pas trop mauvaise.

Quels conseils donneriez-vous aux jeunes qui veulent faire carrière dans le sport automobile ?

C'est une question très compliquée, parce que je ne sais pas en matière d'automobile ou de karting comment vous êtes structuré au Maroc. Généralement, il faut s'approcher d'un club et avoir un parent ou un proche qui vous aide à avancer. Si vous n'avez pas un tel appui, c'est mal parti pour vous. En plus, il faut avoir l'envie, la motivation et le plaisir. Je rencontre beaucoup de jeunes qui font du karting et qui veulent devenir pilotes de F1. Je regrette cet état d'esprit, parce qu'il ne faut jamais se fixer d'objectif de résultat et garder toujours la fraîcheur d'esprit et l'envie de se faire plaisir.

Quel est votre pilote préféré ?

Tout simplement le meilleur pilote de l'histoire : le Brésilien Ayrton Senna. C'est le best of the best.

Quel modèle de voiture de sport affectionnez-vous ?

La Chevrolet Camaro. J'en ai une d'ailleurs. Toutefois, je suis passionné beaucoup plus par la moto. J'en ai onze, qui sont plus orientées plaisir et balade, car je déteste faire de la vitesse sur route.

L'ASTON MARTIN de JAMES BOND 007





Contrairement à son aïeule, la DB4, qui a connu une carrière assez discrète, l'Aston Martin DB5 a brillé sous les feux des projecteurs. Grâce à son passage dans un film du fameux espion anglais James Bond, ce modèle a vu sa cote d'amour exploser au même titre que ses ventes, un peu partout dans le monde. Aujourd'hui encore, le passage de ce modèle déclenche une vive émotion, à la fois chez les néophytes et chez les connaisseurs.

Auto Légende



Le meilleur, David Brown le réservera pour sa grosse évolution, baptisée Aston Martin DB5, qui fera office de voiture de James Bond dans le film de Goldfinger. Un véritable succès, et jamais Aston Martin n'aura vendu alors autant de voitures.

Créée en 1914 par Lionel Martin, la marque Aston Martin va connaître une vie commerciale tumultueuse et plusieurs propriétaires, qui n'arriveront pas à la sauver de la quasi-faillite. Ce destin va changer avec l'arrivée de David Brown, fabricant d'engrenages fortuné, qui va dans le même temps racheter Lagonda. Le constructeur Aston Martin - Lagonda est donc créé en 1940. Après la guerre, le nouveau patron va développer des modèles qui sont à la fois sportifs et bourgeois. Jusqu'en 1958, différents modèles de la DB2 à la DB4 inaugurant les dénominations portant ses initiales (DB : Davis Brown) vont donc être produites en petites quantités et seront très bien reçus, mais seulement auprès des amateurs avertis et fortunés. Cette donne va sensiblement changer avec les victoires de la marque anglaise aux 24 heures du Mans et la commercialisation de l'Aston Martin DB4. Ainsi, Aston Martin va voir sa notoriété et par ricochet ses volumes de production croître sensiblement. Cependant, le meilleur, David Brown le réservera pour sa grosse évolution, baptisée Aston Martin DB5, qui fera office de voiture de James Bond dans le film de Goldfinger. Un véritable succès, et jamais Aston Martin n'aura vendu alors autant de voitures.

Pour le développement de son modèle phare, David Brown a fait appel à des profils compétents et motivés. Pour la partie design, il s'appuiera sur le carrossier Touring, qui préfère ne pas faire dans l'originalité en s'inscrivant dans la continuité de la DB4 et plus précisément de la variante DB4 GT. Les phares avant sont donc sous globe, des catadioptres intègrent les deux extrémités du pare-chocs arrière et l'éclairage de plaque de police arrière est désormais peint. Bien entendu, un sigle « DB5 » sera apposé sur la droite de la malle arrière. Le résultat est une esthétique qui ne renie pas le style des GT de l'époque, dont les Ferrari 250 GTO. Par ailleurs, la DB5 profite d'une technique mise au point par le carrossier, appelée « Superleggera ». Le principe est relativement simple, puisqu'il s'agit de concevoir une structure tubulaire qui reçoit des feuilles d'aluminium composant les panneaux de carrosserie. Il en découle une économie de poids, sans perdre la rigidité nécessaire à une bonne tenue de route, surtout pour une voiture de sport. Il est à noter que chaque panneau de carrosserie était formé entièrement à la main, au marteau ! L'habitacle, quant à lui, est traité dans un style qui concilie luxe et sportivité. Le traitement du tableau de bord avec sa batterie de cadrans souligne la vocation sportive de l'Aston Martin DB5, tandis que la finition se distingue par son sérieux et son raffinement. Par exemple, le cuir, en provenance de Connolly off course, était issu des mêmes peaux que celles prévues pour les Rolls-Royce !

Sous le capot, la BD5 abrite un six cylindres en ligne à deux arbres à cames en tête, tout en aluminium coulé.





Il est à noter que chaque panneau de carrosserie était formé entièrement à la main, au marteau et le cuir, en provenance de Connolly off course, était issu des mêmes peaux que celles prévues pour les Rolls-Royce !

Auto Légende

Il y a lieu de noter que la partie mécanique était traitée de manière artisanale et personnalisée,



puisque chaque moteur était assemblé à l'usine d'Aston Martin, par une seule et même personne.

Ce moteur se distingue par une plus grande puissance par rapport à la première version montée sur l'Aston Martin DB4, pour compenser une prise de poids de 150 kg. La cylindrée évolue donc pour passer de 3,6 litres à 4 litres. La puissance gagne 42 ch pour passer à 282 ch à 5.500 tr/mn tandis que le couple moteur se porte à une valeur très respectable de 38,6 mkg à 4.500 tr/mn. Pour parvenir à ce résultat, le constructeur a procédé à l'augmentation de la cylindrée, ainsi qu'au montage de trois puissants carburateurs SU HD8. Pour transmettre cette puissance aux roues, Aston Martin s'est tourné vers ZF pour la fourniture d'une boîte à cinq rapports synchronisés. Avec une telle mécanique, l'Aston Martin de Bond faisait honneur à son blason en revendiquant une vitesse de pointe de 240 km/h. Les accélérations sont à l'avenant avec un 0 à 100 km/h abattu en moins de 8 secondes, permettant à ce modèle d'intégrer le club restreint des sportives les plus rapides de l'époque. Pour la sonorité, le film « Goldeneye » avec Pierce Brosnan au volant d'une DB5 faisant la course à une Ferrari F355 Berlinetta sur la Corniche, régalera les mélomanes ! Il y a lieu de noter, enfin, que la partie mécanique était traitée de manière artisanale et personnalisée, puisque chaque moteur était assemblé à l'usine d'Aston Martin par une seule et même personne.

Étant une sportive de haut vol, la DB5 a été dotée d'un châssis au diapason avec une caisse en acier, sur lequel est soudé la structure tubulaire « Superleggera ». L'essieu avant est composé de triangles superposés avec ressorts hélicoïdaux, une barre antiroulis et une barre stabilisatrice latérale. L'essieu arrière, quant à lui, utilise une technique plus conventionnelle, avec un pont arrière rigide. Le recours à une direction à crémaillère visait une plus grande précision de conduite, tandis que les quatre freins assistés et composés de disques n'étaient pas de trop pour ralentir cette GT au poids respectable. La présence d'un commutateur à quatre positions au tableau de bord est à signaler. Elle permettait de régler le tarage des amortisseurs, ce qui était loin d'être courant à l'époque ! Tout en se révélant à l'avant-garde en matière de technologie, l'anglaise gardait un ancrage dans le passé comme en témoignaient les superbes roues Rudge à rayons, de 15 pouces.

La BD5 s'est donc révélé être une vraie GT, qui a su marier avec bonheur confort et sportivité. Sa notoriété n'a pas fléchi aujourd'hui et beaucoup de fans à travers le monde continuent à vouer un véritable culte à ce modèle, qui se rappelle à notre bon souvenir à chaque fois que nous regardons le film de l'agent anglais 007. Attention, toutefois, au prix tentant à l'achat en occasion (le prix d'un 4x4 ou d'une berline haut de gamme neufs) qui peut faire oublier un entretien presque aussi cher que celui d'une Ferrari, par exemple.
Au final, l'Aston Martin DB5 est un concentré de technologie, de raffinement technique dans un écrin


FMP 7B




FMP 7B

d'une beauté intemporelle. Connu du grand public grâce au cinéma, ce modèle signera l'une des plus belles réalisations de David Brown. Un mythe à acheter et à conserver, avec malheureusement un budget qui n'est pas à la portée de toutes les bourses...

La DB5 propulsée par le septième art

Beaucoup de ceux qui ont vu le film Goldfinger ont succombé au charme de la DB5 et ont rêvé de se retrouver derrière son volant. Il est vrai que Cette Aston Martin DB5 avait de quoi faire rêver, avec son équipement digne d'un engin de science-fiction : plaques minéralogiques interchangeables, mitraillettes intégrées dans les sabots de pare-chocs avant, blindage pare-balles, rétractable, protégeant la lunette arrière, écran de fumée, snaps libérant de l'huile sur la route, coupe-essieux latéraux, interdisant aux poursuivants toute tentative de dépassement, radar et siège éjectable pour l'éventuel passager encombrant. Avec tous ces gadgets, l'Aston Martin DB5 a permis à James Bond de se défaire de ses adversaires les plus coriaces...

Sa notoriété n'a pas fléchi aujourd'hui et beaucoup de fans à travers le monde continuent à vouer un véritable culte à ce modèle, qui se rappelle à notre bon souvenir à chaque fois que nous regardons le film de l'agent anglais 007



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

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

S1000RR



Dès son lancement, non contente d'être la plus puissante (193 ch), la S1000RR est aussi la plus sophistiquée des motos sportives. Forcément, ce genre d'exploit a de quoi susciter quelques légitimes motifs de satisfaction du côté de Munich. Eh oui, les constructeurs japonais ont longtemps fait la loi sur le segment des motos sportives, mais c'était avant que la marque à l'hélice ne fasse son show avec la S1000 RR !

Inspiré de l'expérience du constructeur en Formule 1, son léger 4-cylindres (59,8 kg) adopte des soupapes en titane, actionnées par des linguets, une admission variable et un accélérateur sans câble de type « Ride By Wire ». Surtout, la S1000RR est la première moto à réunir (en option) des assistances électroniques de pointe : un ABS ultra léger (2,5 kg), un contrôle de traction renseigné par un gyroscope (comme en MotoGP !), un shifter et quatre cartographies d'injection…

Une sacrée performance puisqu'à ce jour, certaines de ses rivales ne s'appuient que sur un ABS ou des « mappings » sélectionnables au guidon pour séduire le motard « sportivo-geek.

Sans surprise, la version 2 de la S1000RR n'a cependant pas été retouchée des pneus à la tête de fourche : BMW Motorrad a préféré l'évolution à la révolution.

Les principales caractéristiques techniques sont donc reconduites en l'état : le cadre périmétrique en alu n'a subi que quelques petites modifications, le poids reste contenu à 204 kg tous pleins faits (206,5 avec l'ABS) et le 4-cylindres en ligne de 999 cc conserve les même valeurs de puissance et de couple (193 ch à 13.000 tr/mn et 112 Nm à 9750 tr/mn).

Esthétiquement, c'est à peine si certaines évolutions stylistiques se remarquent, comme l'affinage des ouvertures sur les flancs, l'adoption de grilles sur le



cache de la boîte à air ou le restylage du monogramme « RR » et du magnifique té de fourche forgé.
En revanche, l'installation d'une coque arrière plus fine et plus suggestive et de petites « ailettes » latérales à l'avant saute immédiatement aux yeux. D'un dessin assez classique, les lignes puisent sans vergogne leur inspiration dans le style japonais.
Dotée de très belles pièces (étriers radiaux Brembo, fourche inversée de 46 mm), la S1000RR renvoie une image plutôt flatteuse à son propriétaire !
Enfin, la console de bord complète est plus lumineuse, plus lisible et elle adopte de nouvelles fonctions. Sur circuit par exemple, la fonction « chrono » renseigne désormais sur son rythme tous les 100 mètres et indique si le temps au tour est inférieur ou supérieur au précédent. La fonction « Speedwarning » fait aussi son apparition et indique le dépassement d'une vitesse définie au préalable. Pratique pour les longs trajets !
Capable d'atteindre 260 km/h en quatrième, la balle de Munich n'a absolument rien perdu de son appétit pour les hauts régimes, ni de sa propension à allonger les bras ! La S1000RR 2012 souffle fort, très fort, et demande de faire corps avec elle pour conserver la moindre chance de rester à son guidon ! De quoi ravir tous nos riders , pour une belle saison printanière !

Bateau d'exception

par Mehdi Zemmouri



Un yacht écolo

Le constructeur italien Azimut a profité du dernier Salon nautique de Gênes en Italie, afin de présenter son dernier-né de la gamme Magellano, soit le Magellano 50. C'est un yacht qui se distingue non seulement par son style unique par rapport aux autres modèles du constructeur, mais aussi par son mode de propulsion hybride optionnel, lui assurant une autonomie supérieure et une fibre écologique plus marquée.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

Longueur HT :	15,64 m
Longueur de coque :	14,98 m
Largeur :	4,65 m
Poids :	25 000 kg
Motorisation :	2 x 425 ch
Capacité carburant :	3 000 L
Capacité eau :	700 L
Homologation :	A

Le cœur de sa technologie touche son mode de propulsion Easy Hybrid, créé par les gens de recherche et développement de chez Azimut. Ce projet unique permet au bateau de naviguer jusqu'à une vitesse de huit nœuds, en utilisant seulement ses moteurs électriques. Voilà qui assure au bateau une navigation beaucoup plus silencieuse, tout en réduisant sa consommation et ses émissions.

Le système Easy Hybrid est composé d'une paire de moteurs électriques, montés entre la transmission et le système de propulsion et livrant une puissance de 23 kW. Ces moteurs, qui utilisent une série de batteries ion-lithium, sont jumelés à une paire de moteurs Mercruiser Cummins diesels de 5,9 litres, développant chacun 425 chevaux. Puisqu'il s'agit d'un système bimode, à basse vitesse, seuls les moteurs électriques sont utilisés alors que la motorisation diesel démarre automatiquement à plus grande vitesse. Fait intéressant, c'est le générateur du bateau qui permet la recharge des batteries, non pas les moteurs diesels.

Outre son système propulsion, le Magellano utilise également plusieurs autres technologies destinées à améliorer son efficacité. Du lot, on retrouve une coque bimode offrant un style se situant entre le V traditionnel et les coques plus rondes, alors que l'éclairage est composé d'ampoules D.E.L., consommant très peu de courant et ayant une durée de vie pratiquement illimitée.

Le Magellano 50 s'insère dans la gamme au côté du modèle de 74 pieds, alors qu'un modèle plus compact de 40 pieds sera bientôt proposé.

par Antoine Delmas

Le Pavillon Bleu
L'émergence d'un lieu magique

Avec ses 4 salons modulables, subtilement décorés et empreints d'une splendeur authentique, le Pavillon Bleu vous offre un havre de paix des plus romantiques pouvant accueillir de 30 à 2.500 convives.
Réceptions, séminaires, réunions d'affaires, dîners de gala, lancement de produit, repas associatifs, mariages, défilés de mode, cocktails, Le Pavillon Bleu organise vos événements selon vos désirs.

Authenticité et élégance au large...

Paisiblement niché en bord de mer, le célèbre Tahiti Beach Club datant des années 20 a récemment fait l'objet d'une profonde restauration pour l'arrivée du Pavillon Bleu.
Si longtemps attendu, le voici enfin sur pied, lui conférant tout le confort et le charme d'une luxueuse salle de réception à la vue imprenable.
Grâce à sa grande salle de séminaires pouvant accueillir jusqu'à 300 personnes, le Pavillon Bleu est le lieu idéal pour l'organisation de cérémonies de haut standing.
Un programme complet de soirées à thèmes et d'animations diverses est disponible pour agrémenter festivités sur mesures.
Enfin, le Pavillon Bleu se prête parfaitement à l'élaboration de séminaires et réunions d'affaires. Différentes salle modulables et entièrement équipées accueillerons tous convives pour les réunions d'affaires et team buildings.

Le Pavillon Bleu : Un chef d'orchestre pour ses solistes...

Reconnus pour l'excellence de ses prestations (notamment lors du Festival international de la gastronomie), une équipe est à disposition pour instaurer décoration, animations et mets raffinés exprimant votre personnalité.
Lieu unique et magique à Casablanca, le Pavillon Bleu offre sérénité et raffinement dans un dépaysement totale avec une vue exceptionnelle sur l'océan.
Une évasion sans précédent dans la ville blanche : Le Tahiti Beach Club transforme les soirées privées, séminaires, et même les mariages en une réception impérissable...
Et pour les réunions confidentielles, le Pavillon Bleu met à disposition son salon VIP dans une décoration très cosy.
L'équipe du Tahiti Beach Club composée de professionnels sera heureuse de vous accueillir au Pavillon Bleu et vous faire profiter pleinement de votre évènement.





WWW.TAHITIBEACH.MA

Le Pavillon Bleu

RÉCEPTIONS ET SÉMINAIRES







par Lina Mouafak



BVLGARI

Daniel Roth Bulgari Carillon Tourbillon

Le célèbre horloger-joaillier italien Bulgari a présenté l'une de ses dernières créations réalisées avec Daniel Roth : la Carillon Tourbillon, une montre en or rose d'exception, de haute horlogerie, intégralement réalisée en interne par Bulgari, dont le calibre privilégie rendement acoustique et architecture d'ensemble originale.

Grâce au savoir-faire de Daniel Roth, Bulgari fait aujourd'hui partie du cercle très fermé des quelques marques capables de dominer de bout en bout la production de la montre à sonnerie, qui demeure aujourd'hui la plus difficile à maîtriser. Cette création est bien sûr le fruit de plusieurs années de développement méticuleux.

La particularité de ce garde-temps réside dans le fait qu'il intègre un dispositif de sonnerie à trois marteaux, une configuration peu courante sur ce type de pièces. Les montres à sonnerie présentant le plus souvent deux ou quatre marteaux dans le cas plus rare des grandes sonneries.

Le Calibre DR3300 à remontage manuel a été voulu de généreuses dimensions. Il comporte un total de 327 composants et bat au rythme d'un organe réglant de type Tourbillon intégré à une cage de grande dimension.

Façonnés de manière totalement artisanale, les timbres de forme permettent d'obtenir une qualité sonore parfaite et absolument identique. Ils sont pliés et formés à la main, recuits à une température de 900 degrés, puis nettoyés, pour repasser ensuite au four à 500 degrés, une opération qui va conférer au métal sa résonance cristalline. Les opérations de nettoyage puis de polissage précèdent leur mise en forme définitive sur le mouvement, avant de procéder aux ultimes ajustements. Ils sont mis en longueur, leur épaisseur peut faire l'objet de retouches à la lime comme d'ailleurs les dentures des leviers d'entraînement, de manière à peaufiner les accords de sonnerie.

La séquence mélodique de cette Répétition Minutes à trois marteaux sonnant trois tonalités joue la note do pour les heures, les notes mi-ré-do en séquence pour les quarts, et la note mi pour les minutes.
Ce mouvement Répétition Minutes est équipé de deux barillets. L'un assure le fonctionnement du



mécanisme sonore et se remonte automatiquement lors du déclenchement de la sonnerie, l'autre garantit à pleine charge une réserve de marche de 75 heures au minimum pour le mouvement.

Cette construction est révélée par le cadran en verre saphir, structuré et ouvert sur le dispositif de sonnerie et le Tourbillon. Il est protégé par un boîtier en or rose, muni du verrou d'activation de la Répétition Minutes sur son flanc gauche, qui coulisse inhabituellement de 7h à 11h.

La couronne de remontage est gravée individuellement de 1 à 30, signalant chacune des 30 pièces et le fond en verre saphir est transparent. La montre est garantie étanche à 30 mètres. L'ensemble est prolongé par un bracelet en cuir d'alligator brun avec boucle déployante à trois lames, en or rose de 18 carats.

par Lina Mouafak

Roland BALADI

Des voitures pas comme les autres !

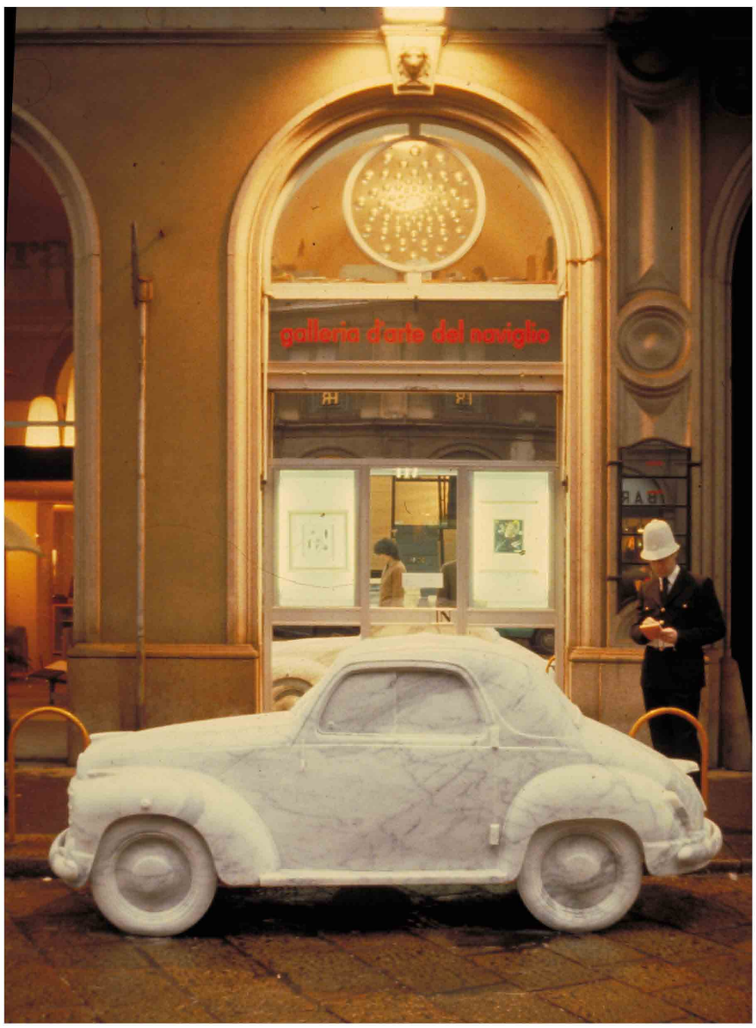
« Il faut quelques millions d'années pour que le marbre se forme et des poussières pour que je lui en donne une. Il y a un proverbe chinois qui dit que le temps ne respecte pas ce que l'on fait sans lui » . C'est comme cela que Roland Baladi décrit la méticulosité du travail de taille d'une sculpture de marbre.

Roland Baladi est né en Égypte, le 12 Juillet 1947. L'envie des Beaux-Arts lui vient de sa famille : son père désirait être artiste, mais il a été dentiste. Il a toujours été sous-entendu que son fils serait un artiste. Refusé à l'admission aux Arts-déco à Paris, il ira en Allemagne faire des études d'arts plastiques traditionnels. Il passera cinq ans à Essen, jusqu'en 1969.

Les magnifiques sculptures de marbre de Roland Baladi oscillent sur la ligne de démarcation entre illusionnisme total et symbolisme de l'icône. L'utilisation qu'il fait du marbre pour réaliser des répliques d'objets domestiques, aussi communs que des fers à repasser, des grille-pain et des radios donne une impression de chaos, qui attire l'attention sur les objets qu'il sculpte, en même temps qu'elle en donne une perception altérée.

Contrairement à beaucoup de sculpteurs figuratifs modernes, Baladi ne fait pas appel à une illusion matérielle. Il n'est pas possible de se tromper sur l'identité de ces objets, il n'y a aucune confusion entre l'objet réel et sa représentation.

Roland Baladi, à travers diverses formes d'expression, prend souvent le téléviseur comme thème de ses œuvres. En sculptant dans le marbre de Carrare une Fiat Topolino, des aspirateurs, des fers à repasser ou encore des postes de radio et de télévision, il magnifie les créations du design contemporain, en leur assurant une pérennité que leur fonction initiale, malgré le design, risquait de ne pas leur conférer.



Adolescent, Roland Baladi, regardait les objets, et les reproduisait à travers des dessins. C'est ensuite que lui viendra l'idée de les sculpter dans le marbre. Il voulait ainsi démontrer le dilemme créé par l'apparition de l'électroménager dans les années 50 (télévision, radio, machine à laver, machine à coudre...). Pour lui, le problème de toutes les techniques est de savoir s'il faut vivre avec les progrès qui sont réalisés et s'en servir ou non.

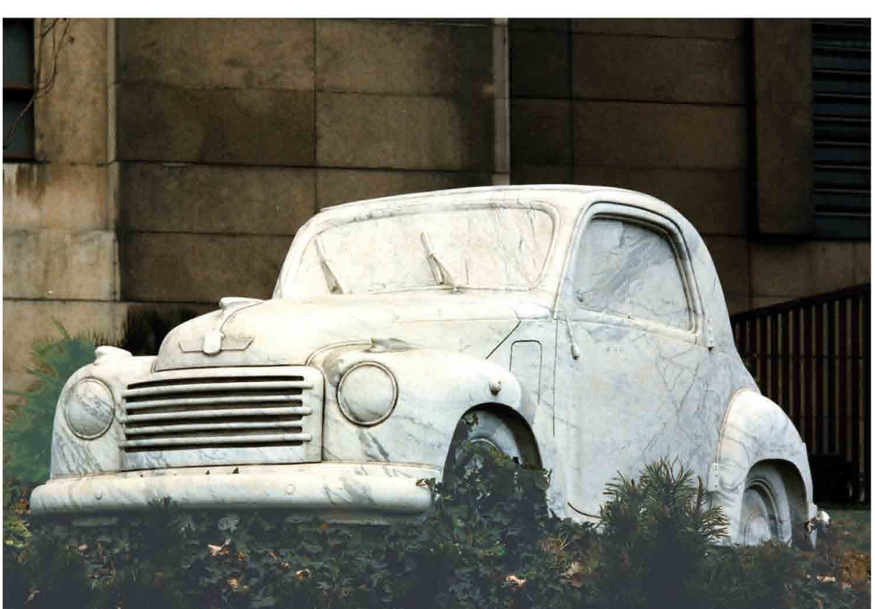


Ensuite, Baladi s'intéressera aux voitures, mais pour quelle raison ? Eh bien, comme pour toutes ses sculptures, c'est un souvenir d'enfance qui ressurgit... Quand il était petit, ses parents n'avaient pas de voiture et il avait donc toujours gardé le souvenir de ses retours d'école dans la voiture avec chauffeur des parents de son meilleur ami.

« Ils avaient une Plymouth pour l'usage quotidien mais, de temps en temps, lorsque le chauffeur venait directement du bureau du père de son ami, il venait avec la Cadillac, qui avait une odeur particulière. Le petit bouton pour faire monter la vitre était en plastique transparent et le volant était très séduisant. La voiture était très bien entretenue, l'objet de l'attention du chauffeur et de l'admiration des gens dans la rue. C'était un vrai cadeau que de rouler dedans... », raconte Roland Baladi.

Le marbre est un matériau unique, parce qu'il faut sculpter chaque pièce séparément. On ne peut envisager l'édition ou la duplication, comme pour le bronze, par exemple. Le marbre n'offre aucun repentir possible. Une faute et c'est trop tard. Il faut racheter un autre bloc et recommencer.

L'art de Baladi est un art de contradictions. On est frappé par la permanence acquise par ces objets et par son absurdité. Indéniablement solides, ces sculptures n'en conservent pas moins un côté imaginaire. L'art de Baladi, c'est le moins que l'on puisse dire, ne nous laisse pas de marbre !



On ne peut envisager l'édition ou la duplication, comme pour le bronze, par exemple...

par Antoine Delmas

Augusta Masters

L'Augusta National Golf Club, un club de golf privé situé à Augusta, dans l'État de Géorgie, aux États-Unis, est un des plus célèbres et sélects clubs de golf au monde et est considéré comme le chef-d'œuvre de Bobby Jones. On y joue chaque année le Masters.

Le parcours est également renommé pour sa beauté. Comme le Masters se joue au début du printemps, les arbres et les buissons qui bordent le parcours sont en pleine floraison au moment de la compétition, ce qui ajoute encore au cachet particulier dont jouit l'endroit. Chaque trou du parcours porte le nom de l'arbre ou de l'arbuste auquel il a été associé.

Le Masters est l'un des quatre tournois annuels qui composent le Grand Chelem dans le golf professionnel masculin mondial (en compagnie de l'Open américain, de l'Open britannique et du Championnat de la PGA). Disputé traditionnellement durant la seconde semaine d'avril, il est le premier des quatre chelems de l'année. Contrairement aux trois autres tournois majeurs, il se déroule toujours au même endroit : à l'Augusta National Golf Club, parcours qui était cher, notamment à l'ancien président des États-Unis, Dwight David Eisenhower, qui en était membre et dont un grand arbre vénérable sur le trou 17 porte d'ailleurs le nom, en raison du nombre de fois où ce dernier avait coutume d'y envoyer sa balle.

Le master d'Augusta est la manifestation sportive du monde où il est le plus difficile d'obtenir un ticket. Depuis 1972, ils ne sont d'ailleurs plus en vente. Ce tournoi est si particulier qu'il est préservé dans la plus stricte discrétion. Les spectateurs n'ont donc pas le droit de prendre des photos et tous les appareils photo et caméras, ainsi que les téléphones portables sont totalement prohibés. Le public doit donc être discipliné, les écarts de langage sont durement châtiés. Ainsi, un commentateur de CBS a été exclu il y a quelques années, pour avoir comparé la tonte des greens à celle idéale pour le port du bikini...

L'Augusta National Golf Club est aussi un lieu fermé, aux règles strictes. La fameuse veste verte, qui appartient aux membres, ne se porte pas en dehors de l'enceinte « sacrée ». Ses membres seraient au nombre de 300. L'âge moyen y est d'environ 70 ans. La plupart sont des retraités et nombre d'entre eux des dirigeants ou ex-dirigeants de grandes sociétés.



Le parcours créé dans les années 1930 par le légendaire Bobby Jones, et dessiné par Alister MacKenzie, a été construit sur une ancienne pépinière. On ne dénombre ainsi pas moins de 80.000 fleurs de 350 espèces différentes. C'est un véritable bonheur pour les yeux. Avec ces milliers d'azalées et de magnolias, il se présente comme une véritable réserve botanique. Ce jardin est entretenu avec un soin maniaque et préparé pendant six mois pour accueillir, chaque année, la première levée du Grand Chelem. Pourtant, de l'extérieur, c'est un lieu banal dans la périphérie d'Augusta. Tout autour, il n'y a que des centres commerciaux à l'américaine, des fast-foods et des autoroutes sans âme.

Le Masters est aussi un symbole pour le célèbre Tiger Woods, Il l'a remporté 4 fois, il en a été le plus jeune vainqueur à 21 ans et le premier afro-américain à y participer. Pas facile d'ailleurs, quand on sait que le club d'Augusta était réservé uniquement aux « Blancs » !

Cigare

par Antoine Delmas

HOYO DE MONTEREY
Épicurie n°1



Hoyo de Monterrey a été constitué en 1865. Dans le cercle très fermé des cultivateurs de tabac de la Vuelta Abajo, la marque de prestige Hoyo de Monterrey a toujours tenu une place importante. Il n'y a nul doute que la forte personnalité de son fondateur, José Gener, y est pour beaucoup.

C'est au cœur de la Vuelta Abajo, sur le terroir de San Juan y Martinez que se situe le terroir d'adoption du tabac cultivé par Hoyo de Monterrey. À la mort de José Gener en 1900, la manufacture Hoyo est la plus vaste de Cuba. On y compte plus de 300 employés et plus de 50 millions de cigares fabriqués par an. Les cigares issus de cette fabrique sont toujours très bien élaborés.

C'est aussi Hoyo de Monterrey qui a élaboré les productions cubaines Davidoff des années de gloire 1940. Hoyo est choisi par Zino Davidoff pour produire sa fameuse série des châteaux, qu'il finira par récupérer sous sa propre marque en 1969. Cette marque offre une image de traditionaliste, mais ne l'a pas empêché de subir de profondes mutations et de définir des objectifs de qualité précis. Les feuilles de tabac des nouvelles générations sont souples, avec d'excellents tirages et de magnifiques combustions.

Le cigare choisi pour cette édition est l'Epicure n°1, un cigare de taille corona gorda (143X18.26mm). L'apparence est flatteuse, avec une cape de couleur caramel, nervurée et luisante. Les deux bagues dorées

L'apparence est flatteuse, avec une cape de couleur caramel, nervurée et luisante. Les deux bagues dorées donnent beaucoup de classe à ce cigare.









donnent beaucoup de classe à ce cigare. Il s'agit d'un cigare foncé, maduro-claro, voire franchement maduro pour certains, à la cape bien tendue et assez serré au toucher. Comme son cousin, le très couru n°2, l'Epicure N°1 se présente sans bague, en fagot, dans un coffret de bois naturel.
À cru, dominent des notes d'herbe et d'étable.
En début de fumage, ce cigare est un peu piquant à la langue, avec un goût assez poivré, mais un équilibre des arômes correct.
Sa puissance olfactive est vraiment étoffée, même si sa richesse d'arômes reste modeste. Il y domine toujours un goût poivré, avec une tendance de cuir et d'herbe sèche.
Bref c'est un cigare devenant de plus en plus puissant au cours du fumage. Il est à réserver à des amateurs confirmés et à conseiller comme cigare d'après midi !

Hightech

par Hicham Rehane

PAL-V One

Une voiture ou un hélicoptère ?

Les deux ! La société néerlandaise PAL-V a décidé de prendre le meilleur d'un hélicoptère et d'une voiture, puis de les rassembler pour concevoir un prototype inédit, le PAL-V One. Cet engin est capable de rouler et de voler.

Le PAL-V One (pour Personal Air and Land Vehicle ; véhicule personnel aérien et terrestre) est unique en son genre.

Sur la terre ferme, il se comporte comme une « voiture de course » précise le fabricant, même s'il n'est équipé que de trois roues. Mais en moins d'une minute, il peut se transformer en hélicoptère et voler à une altitude de 1200 mètres environ (il n'est pas homologué pour aller plus haut), sur une distance de 500 kilomètres.

L'autre avantage de cet engin, c'est que malgré sa lourdeur apparente, il est capable d'atteindre une vitesse de 180 km/h aussi bien dans les airs que sur le plancher des vaches. Evidemment on ne sait pas si cette machine sera commercialisée un jour. Mais on aimerait bien l'essayer en tout cas.













Google Glasses
By Google

Les fameuses lunettes Google existent bel et bien. Sergei Brin, le cofondateur du géant de l'Internet, a fait une apparition publique en portant un prototype de ces lunettes équipées d'un système d'affichage tête haute. Quelques heures auparavant, Google avait officialisé l'existence du Project Glass en dévoilant une série de photos ainsi qu'une vidéo montrant comment ces lunettes pourraient fonctionner.
Elles sont dotées d'une caméra et d'un mini écran placé devant l'œil droit. Connectées en permanence, elles font à la fois office de smartphone en diffusant des informations (appels, messages) et en permettant à l'utilisateur d'interagir à la voix pour commander des fonctions ou dicter des messages. Elles utilisent surtout la réalité augmentée pour proposer des services spécifiques comme le guidage GPS ou le partage de position géographique. L'idée est de les lier aux services en ligne de Google (Maps, Google+, etc.) pour assister l'utilisateur dans ses déplacements quotidiens.
Prometteur certes, mais Google n'a pour le moment pas donné d'indication sur une éventuelle commercialisation de ces lunettes.



The twist bike concept
By Jose Hurtado

Imaginé par le designer Jose Hurtado, une intéressante étude de style autour d'un vélo dont le design s'inspire du principe de symétrie, découverte du « Twist Bike », un étonnant concept de vélo doté en outre d'un système de transmission unique en son genre permettant un démontage et une réparation facile ainsi que la possibilité de connecter deux unités entre elles pour en faire un tandem.

DUNHILL
Solar charger

Pratique et compact pour pouvoir être toujours gardé sur vous en cas d'urgence, on a tout particulièrement aimé cet excellent chargeur solaire proposé par la maison Dunhill. Offrant un design soigné, des matériaux de très grande qualité et une finition d'assemblage parfaire, voilà un objet dont vous ne pourrez plus vous passer cet été !





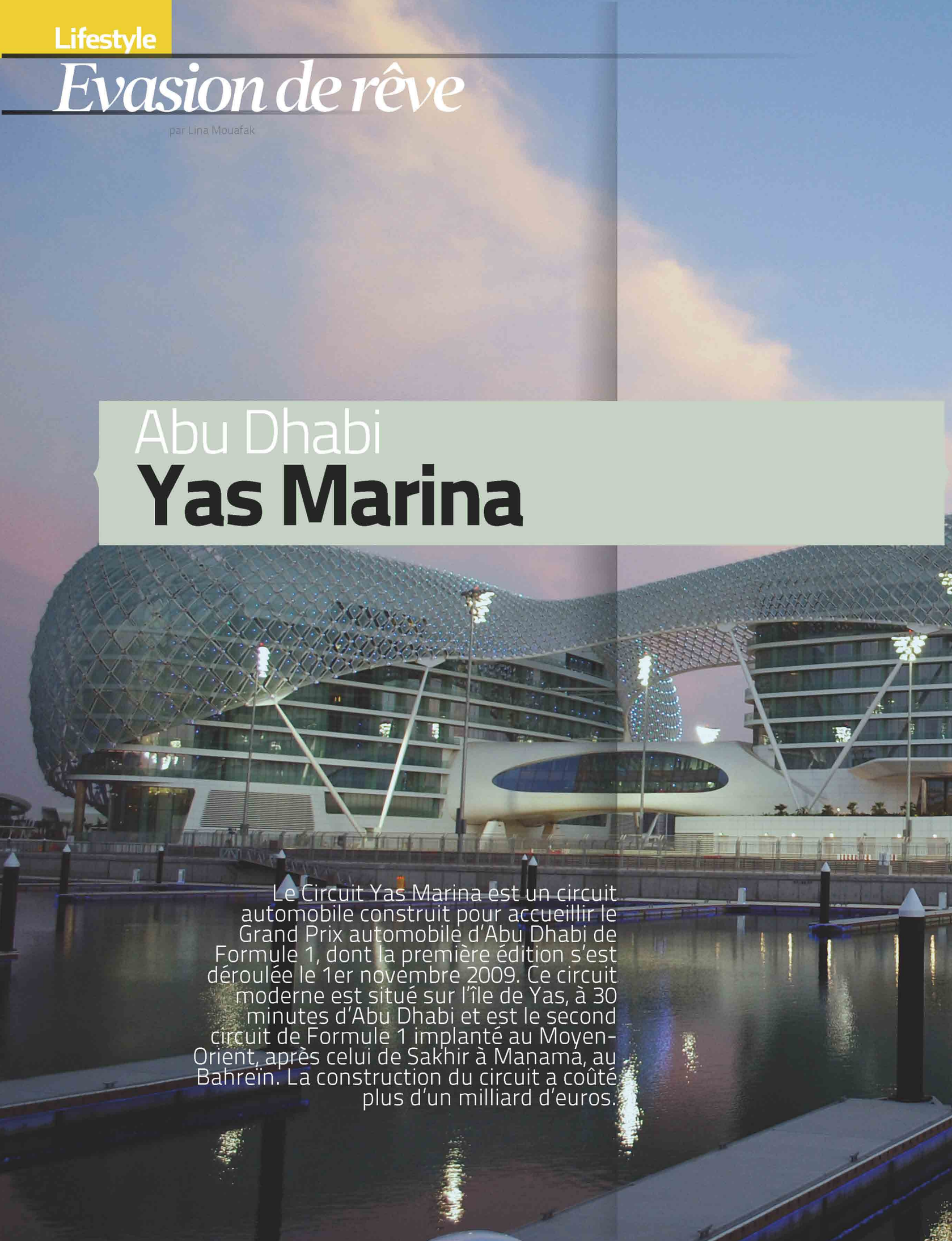
REEM B Humanoïde
By Pal Technologies

Pal Technology, fabricant d'automatismes d'Abou Dabi, avec sa filiale espagnole Pal Robotics aura son produit phare, le REEM robot, produit en série à partir de 2012.
REEM-B marche comme un être humain, entend comme un être humain, a des yeux et une voix et il se déplace de manière fluide et sans à-coups. Il pèse 60 kilos, mesure 1,47 mètres et si nécessaire, peut faire un trajet d'un kilomètre et demi en une heure. Il est capable de porter des objets qui correspondent à environ 20 à 25 % de son propre poids ce qui en fait le robot humanoïde le plus fort du monde. De plus, un grand nombre de capteurs lui permettent de réagir à son environnement.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

Abu Dhabi
Yas Marina

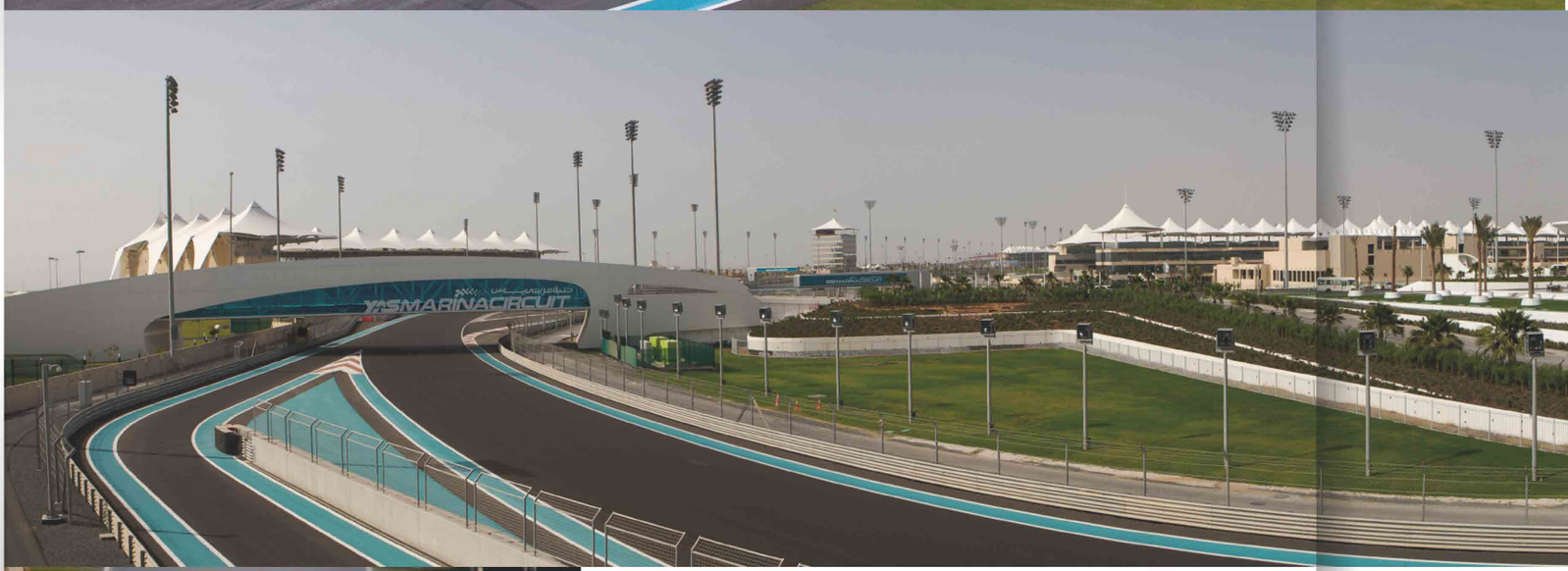


Le Circuit Yas Marina est un circuit automobile construit pour accueillir le Grand Prix automobile d'Abu Dhabi de Formule 1, dont la première édition s'est déroulée le 1er novembre 2009. Ce circuit moderne est situé sur l'île de Yas, à 30 minutes d'Abu Dhabi et est le second circuit de Formule 1 implanté au Moyen-Orient, après celui de Sakhir à Manama, au Bahreïn. La construction du circuit a coûté plus d'un milliard d'euros.



Évasion de rêve







L'homme appelé à la rescousse pour mener à bien la construction de l'édifice qui accueille l'épreuve n'est autre que l'ancien patron-concepteur du HTTT Paul Ricard, Philippe Gurdjian.
Conçu par Hermann Tilke sous l'impulsion de Philippe Gurdjian, le circuit est construit par la société Aldar Properties ,qui bâtit également sur l'île un parc à thèmes (Ferrari World), une marina, des zones résidentielles, des installations sportives et de loisirs, ainsi que des hôtels et stations balnéaires.
Si dans le Var, Philippe Gurdjian a fait construire un somptueux hôtel à proximité du circuit, à Abu Dhabi, l'imposant bâtiment est carrément sur le circuit ! Le Yas Marina Hôtel voit donc les monoplaces passer entre les 2 ailes qui le composent.

Une Sun Tower de plus de 60 mètres surplombe elle aussi la piste, offrant aux VIP qui la peuplent lors des Grand Prix une exceptionnelle vue sur le circuit.
Le circuit est également bordé par une marina, permettant ainsi à quelques pilotes de loger dans leur yacht à 2 pas du circuit.

Ce complexe dispose également d'une piste de karting, d'une ligne droite d'accélération, d'une zone d'affaires, de buildings pour les équipes et de tribunes totalement nouvelles et novatrices.

D'une longueur de 5,554 km, le circuit comprend vingt et un virages, dont un virage serré, une longue ligne droite de 1.173 mètres et une épingle, entre la marina et les dunes de sable.
Les voitures y tournent dans le sens anti-horaire et, pour la première fois dans l'histoire du championnat du monde de Formule 1, le départ a lieu de jour et l'arrivée de nuit. Comme sur le circuit urbain de Singapour, qui accueille le Grand Prix automobile de Singapour, l'éclairage de la piste est assuré par de puissants projecteurs allumés dès le départ de la course.

Les responsables du Yas Marina Circuit avaient envisagé de modifier le tracé de leur circuit pour le rendre plus intéressant et pour favoriser les dépassements, également suite à la course de 2010 qui avait vu Fernando Alonso rester bloqué derrière Vitaly Petrov pendant de nombreux tours.
Début 2011, certains avaient émis l'idée de modifier certaines chicanes du circuit ou également l'arrivée sur l'épingle, pour permettre plusieurs trajectoires et ainsi les dépassements.
Finalement, le Grand Prix d'Abu Dhabi 2011 s'est très bien déroulé - grâce au KERS, au DRS et aux nouveaux pneumatiques Pirelli - et les dirigeants du circuit ont donc décidé que le succès de la course ne rendait pas nécessaire les changements du tracé pour la saison 2012.
Yas Marina est un must, si vous aimez les voitures. Même si ce n'est pas le cas, il en vaut le détour !



Fiche technique :

Yas Island, Abu Dhabi,
Émirats Arabes Unis

Fuseau horaire GMT +4
Capacité 50.000
Propriété de l'émirat d'Abu Dhabi
Opérateur de gestion Abu Dhabi Motorsports

Début des travaux mai 2007
Ouvert Octobre 2009

Le coût de construction £ 800 000 000 [1]
1,322 milliards de dollars
€ 893 000 000
Architecte Hermann Tilke

Les événements majeurs
FIA Formula One
Abu Dhabi Grand Prix
GP2 Asia Series,
V8 Supercars, Drag Racing, du Monde GT1

Circuit du Grand Prix
Longueur 5.554 km (3.451 miles)
Record du tour
1:40.279 (Sebastian Vettel, Red Bull Racing, 2009)

V8 Supercars Circuit
Longueur 4.700 km (2.920 miles)
Record du tour
1:37.656 (Charles Pic, Addax Team, 2011, GP2 Asia)

Art

par Antoine Delmas

Alain Baudoin

1944 (Paris - **France**)

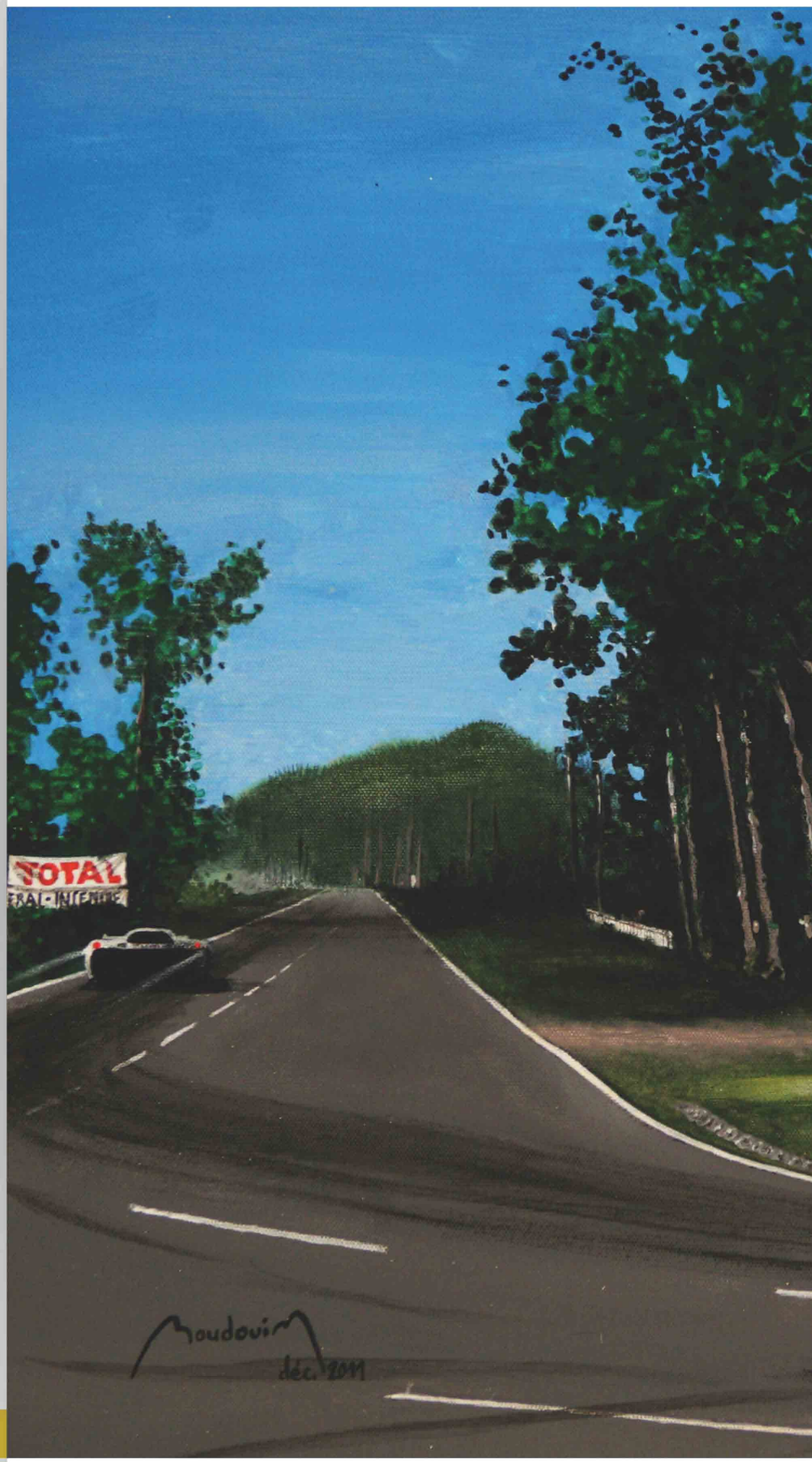
Né dans les années cinquante au Mans d'une famille installée dans le ville depuis des générations, il a assisté à toutes les courses des 24 heures depuis 1957 comme spectateur passionné, et aussi comme commissaire de stand de 1989 à 2009. Alors étudiant, il a même eu la chance de faire quelques figurations pour le film Le Mans en 1970. D'où cette passion pour le sport automobile, assouvie par la peinture.
Après une formation d'ingénieur, quitte Le Mans dans les années 70 pour travailler dans l'industrie dans le monde entier; maintenant de retour au bercail, il a ressorti ses peintures.

Travaux Précédents :
Dans les années 90, une série d'illustrations historiques sur la Formule 1 pour les magazines hebdomadaires Auto-Hebdo, Course-Auto et F1 the Mag

Dans les années 2000, illustrations pour les livres GP Data Book #2 et #3 de D.Hayhoe et D.Holland (Haynes publishing)

2011 : ouverture de l'atelier au Mans

2012 : Illustrations pour le livre Formula 1, All the races • de Roger Smith (Haynes publishing) ; Préparation d'une exposition à Santa Fe (New Mexico USA)



Alain Baudoin
Matra 630
Décembre 2011


BP
MARTINI
elf
S.E.V.
CENTRE-INCENDIE
AUTOMOBILE CLUB de L'OUEST
DUNLOP
elf EQUIPE MATRA ELF
24

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



Puriste.

La nouvelle Panamera GTS.

La sportivité à l'état pur. Incarnée par une Panamera. La barre n'est visiblement jamais placée assez haut, dans l'esprit des ingénieurs de Porsche. Pour construire une Panamera GTS, il fallait être animé par cette envie permanente du plaisir de conduire, que seuls recherchent les puristes. Une voiture Grand Tourisme, créée pour les vrais amateurs de voitures de sport.

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE

PORSCHE

Centre Porsche Maroc
Centrale Automobile Châtillonne
84, Avenue Lalla Yacout
Casablanca
Tél. : 05 22 31 61 61
Fax : 05 22 31 97 12
Site Internet : www.porsche.fr
e-mail : Lnie@porsche.ma