



« C'est ici que ma relation avec eux a pris le plus de sens. Ici en compagnie des miens, ici en plein Atlas, nous nous sentons chez nous. Face à l'immensité de ces paysages, à la beauté brute de cette nature, incroyablement préservée... La montagne recèle une eau minérale naturelle qui éveille en moi la force dont je me nourris au quotidien. »

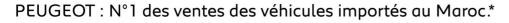






Expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières, la Peugeot 508 allie confort et performance à des volumes parfaitement équilibrés.

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.





Édito



Ahmed Kseibati

En ce mois de novembre, nous avons choisi de bousculer les habitudes de votre magazine, en mettant en couverture Jacky Berenger, en routière Honda 1000 R Repsol!!!

Ce veinard de 80 piges, qui a été l'un des pilotes les plus doués de sa génération, a également été un sportif accompli dans bien des domaines, accro de grosses motos et de surf, entre autres. Il pratique quotidiennement ses hobbies, après une carrière bien remplie de titres et de prouesses.

Également ce mois-ci, nous mettons l'accent, parmi d'autres sujets tout aussi passionnants, sur 2 essais fort intéressants de deux types de voitures, complètement différentes l'une de l'autre, la Lancia Thema et la Volvo XC60. J'espère, chers et fidèles lecteurs, que vous apprécierez, comme à l'accoutumée, le contenu de Gentlemen Drivers, votre magazine favori.

Bonne lecture.

Sommaire

06 Motors

- 06>08 L'actu En bref Nationales par Amal Razine
 - 10>14 L'actu En bref Internationales par Youssef Bennour
 - 16>18 Essai Volvo XC 60 par Ahmed Kseibati
- 20>23 Essai Lancia Thema par Ahmed Kseibati
- 24>30 ActuEvenement Porsche Museum par Ahmed Kseibati
- 32>36 ActuEvenement Hershey Car Show 2012 par Hervé Arnon Demov
- 38>41 AutoConcept Lexus LF LC Blue Concept par Youssef Bennour
- 42>45 AutoException Lamborghini Gallardo Edizione Tecnica par Amal Razine
- 46>51 Jaquar XJ Ultimate: Surréaliste par Amal Razine
- 52>57 Porshe Cayenne S Diesel: Nouvelle référence par Amal Razine
- 58>65 Audi A3 Sportback: Le bon compromis par Youssef Bennour
 - Peugeot 208 GTi: Sacré numéro par Amal Razine



Entretien du mois Jacky BERENGER L'accro à l'adrénaline par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 76>82 AutoLégende Alpina: Le sorcier de la marque à l'ovale bleu par Hamid Benmaarouf
- 84>85 MotoException Kawazaki Ninja 300 par Lina Mouafak

86 L'Homme

- 86>87 Montres Christophe Clapet Soprano par Lina Mouafak
- 88>89 Culture 1er Festival des musiques à l'image par Lina Mouafak
- 90>91 Sport d'élite 2e édition (International Stunt Championship par Lina Mouafak

92 Lifestyle

- 92>93 Cigare Olivar Royal Coronas par Antoine Delmas
- 94>95 Hi-tech Nouveautés par Hicham Rehane
- 96>99 Evasion Circuit Red Bull Ring par Lina Mouafak
- 100>101 Art John Ketchell par Antoine Delmas



Directeur général et de la publication Ahmed Kseibati Directeur Associé Mohamed Alaoui Mrani Rédaction Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf Assistante de direction Bouchra Belaatchane Responsable Financier Lamia Benkirane Relecture et correction Habib El Amrani Maguette 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



par Amal Razine

Peugeot 301 Lancement mondial

Un jour seulement après le lancement en Turquie, c'est au Maroc que la 301 s'est dévoilée aux journalistes. Autant dire l'importance de ce modèle pour le constructeur sur notre marché. La nouvelle tri-corps de la marque au lion inaugure une nouvelle logique d'appellation des modèles à travers le 1 notamment. À peine plus courte d'une trentaine de centimètres que la 508, elle reprend les nouveaux codes stylistiques de la marque, à l'instar de la face avant, qui arrive ceci dit à se distinguer des autres modèles déjà



commercialisés. Pour son lancement, en plus d'une campagne de communication à 360°, la 301 peut compter sur un concept bien particulier pour faire le buzz dans les différents pays où elle sera commercialisée. En effet, « La Route 301 » traversera 3 continents et 17 pays, ce qui représente plus de 10.000 km, avec deux parcours qui ont tous deux démarré de Turquie et dont l'arrivée est prévue en Russie pour l'un et au Maroc pour l'autre. Disponible à partir de 119.900 DH, elle ne manquera pas de plaire au public marocain toujours aussi friand de tricorps.

À nouveau modèle nouveau showroom

Présent dans la capitale r'batie depuis très longtemps, Autonejma a inauguré un nouveau showroom exclusivement dédié à la marque à l'étoile, Mercedes-Benz. Plus grand mais surtout plus moderne que l'ancien, il ne manquera pas d'attirer une clientèle qui a toujours été fidèle à la marque. Pour cette inauguration, Autonejma a réservé à ses convives une surprise de taille, puisqu'ils ont pu découvrir en avant-première, au Maroc, la toute nouvelle Classe A. Loin du look de son ancêtre, elle vient directement s'attaquer à la Série 1 de BMW ou encore à l'A3 d'Audi, sans oublier la nouvelle venue du segment, à savoir la Volvo V40. Résolument sportive, elle affiche un

look plus en phase avec son temps et surtout avec ses ambitions. Importée avec une seule motorisation pour le moment, la 180 CDI, la Classe A est disponible à partir de 295.000 DH et il faut compter 23.000 DH de plus pour la BVA.



Toyota du Maroc Mieux vaut prévenir!



prévenir une éventuelle défaillance mécanisme d'ouverture automatique des vitres, côté conducteur, surtout, qui pourrait présenter quelques dysfonctionnements dans le cas ou il était lubrifié par des produits disponibles sur le marché, Toyota a lancé une opération de rappels. Totalement prise en charge et prenant moins d'une heure, cette opération est à titre préventif, puisqu'aucun cas n'a été enregistré sur notre marché jusqu'à ce jour. Les modèles concernés par ce rappel sont les Auris produites entre le 14/09/2006 et le 26/12/2008, les RAV4produites entre le 1/09/2006 et le 31/05/2010, les Corolla produites entre le 24/10/2006 et le 31/05/2010 et les Yaris produites entre le 1/02/2006 et le 30/04/2010. Cette opération entre dans le cadre de la vague de rappels concernant plus de 7 millions de véhicules dans le monde et pour les clients marocains, ils seront contactés par différents moyens afin de présenter leur véhicule au SAV.

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

2º édition du Forum International Afrique Développement 8 et 9 novembre 2012 à Casablanca





Au service de l'Afrique qui avance

التجاريوفا بنك Attijariwafa bank

GEFCO

Partenaire de l'Odyssée électrique

Sept mois après le lancement de cette aventure inédite au départ de la capitale alsacienne, les deux ingénieurs français, Antonin Guy et Xavier Degon ont relevé leur défi. Les deux ingénieurs ont ainsi réussi à accompli le premier tour du monde en véhicule électrique de série, avec pour défi supplémentaire de ne compter que sur la bienveillance des habitants des 17 pays traversés, qui à l'aide de simples prises électriques ont alimenté la Citroën C-Zéro d'un point à l'autre de l'aventure. Parcourant plus de 25. 000 kilomètres, l'équipage pouvait notamment compter sur le soutien de GEFCO. En effet, le groupe a pris en charge l'ensemble des formalités liées aux passages aux douanes du véhicule et en partenariat avec NYKLine, s'est également chargé du transport maritime de la C-Zéro à trois reprises à savoir des Pays-Bas vers les États-Unis, celui du Pacifique vers le Japon et enfin la traversée de la Mer de Chine.

Citroën C-Elysée Fratricide chez Sopriam

Quelques jours seulement après le lancement de la Peugeot 301, c'était au tour de Citroën de présenter la C-Elysée sur notre marché. Bénéficiant de tout le savoir-faire technique et stylistique de Citroën, elle



répond spécifiquement par son style et ses prestations aux attentes d'une clientèle à la recherche d'une berline tricorps, à la fois attractive et accessible. Tout comme sa jumelle 301, elle peut compter sur ses liaisons au sol pour séduire les pères de famille sur la route. Destinée aux marchés internationaux, elle est commercialisée

avec deux motorisations, le VTi de 72 ch en essence et le HDi de 92 ch en diesel, ce dernier devant représenter l'essentiel des ventes. Pour ne pas favoriser l'une des deux marques, Sopriam a décidé de les positionner aux mêmes tarifs et de laisser le public choisir lui-même sachant que chacune a ses caractéristiques et reprend les codes stylistiques de sa marque. L'entrée de gamme en essence est disponible à partir de 119.900 DH et en diesel à 144.900 DH.

Porsche Maroc Une expérience inédite



C'est une première pour la marque sportive au Maroc. Porsche a réservé à ses fans marocains une bien bonne surprise sur sa page Facebook. En effet, la CAC, importateur exclusif de la marque sur notre marché, a lancé un quizz sur la fanpage de Porsche Maroc avec à la clé, des places à gagner pour le Porsche Driving Experience. Pour cela, il fallait répondre à 6 questions, plutôt techniques concernant la marque, par exemple le poids d'une 911 ou encore la raison pour laquelle la clé de contact se trouve à gauche du volant. En plus de ces questions, chaque participant a détaillé les motivations qui l'ont poussé à prendre part à ce quizz. En même temps, la raison peut être très claire, quand on sait que la Panamera GTS, la 911 ou encore le Cayenne Hybrid étaient de la partie et que les gagnants pouvaient les conduire sur le tarmac de l'aéroport de Benslimane. Cette opération marketing a permis à la marque de dépasser la barre des 4.000 fans sur sa page.

Note, la nouvelle tendance Samsung GALAXY Note



Avec le Galaxy Note 10.1, découvrez un nouveau concept dans le monde des tablettes. Faites parler votre imagination et stimulez votre créativité avec des outils créatifs et passionnants tels que le S Pen, l'écran tactile multifonctionnel de taille optimale et bien plus encore.

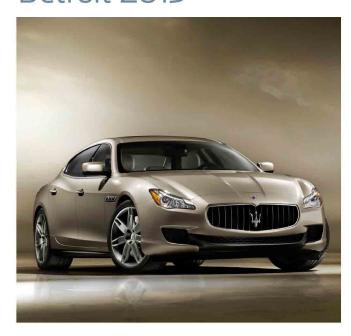


10.1 large screen | Precise S Pen Input



par Youssef Bennour

La nouvelle Quattroporte débarque au Salon de Détroit 2013



Pour mieux défier les Mercedes Classe S, Audi A8, BMW Série 7 ou Jaguar XJ et se démarquer de sa future sœur, Ghibli, la Quattroporte a été gavée d'hormones de croissance. Présentée au prochain salon de Detroit et commercialisée en janvier 2013, l'italienne grandit considérablement, pour passer de 5,05 à 5,25 m, et ainsi mieux choyer ses passagers arrière. Autre changement, le style qui n'est plus signé Pininfarina a connu quelques changements pensés en interne sous la houlette de Lorenzo Ramaciotti, patron du design du groupe Fiat... et ancien de Pininfarina! Ainsi, le nouveau fleuron de la marque au Trident délaisse son côté baroque au profit d'une silhouette plus élancée et d'un museau plus fin qui la rapprochent davantage du coupé Granturismo. Dans cet esprit, les feux arrière passent ainsi d'une position verticale à horizontale.

A l'intérieur, la nouvelle Quattroporte préserve son cachet latin avec du cuir épais, de larges plaquages en bois et la fameuse montre analogique au sommet de la planche de bord. Cependant, l'ambiance parait plus cousu avec une meilleure qualité perçue et une ergonomie plus travaillée. Du point de vue technique, le nouveau cru devrait recevoir de nouvelles motorisations plus efficientes, fruit de la collaboration entre Ferrari et Maserati. On parle alors d'un V8 et peut-être d'un V6 moins gourmand qui est censé traduire la nouvelle orientation économique et écologique du constructeur au trident.

Renault et Catheram Partenariat pour le développement de voitures de sport

Renault et le Groupe Caterham viennent d'annoncer leur décision de s'unir dans la poursuite d'un projet commun : concevoir, développer et construire des voitures de sport. Cet accord reflète une passion et une expertise communes dans la conception des voitures de sport.

Les futurs véhicules seront distinctifs, différenciés et porteront l'ADN respectif des voitures Alpines et Caterham Cars, la division automobile du Groupe Caterham. Ils seront construits à l'usine d'Alpine à Dieppe, en France.

Le Groupe Caterham possédera 50 % de participation dans la société de Renault Alpine, actuellement détenue à 100 % par Renault SAS. La Société des Automobiles Caterham Alpine, qui résultera de ce partenariat, sera créée en janvier 2013

Ce projet, qui assurera à l'Usine de Dieppe un avenir durable, a été possible grâce au support substantiel et à l'engagement fourni par l'État français et la Région de Haute-Normandie.

A cette occasion, Carlos Ghosn, Président-directeur Général de Renault a déclaré :

«Ce partenariat novateur avec Caterham incarne une ambition de longue date : la création d'une voiture de sport avec l'ADN Alpine. Il offre deux occasions pour l'usine de Dieppe et le développement de son savoir-faire historique.»

Ainsi, Renault et le Groupe Caterham combineront leurs compétences pour construire des modèles dans la grande et la petite série, pour élargir leur positionnement sur le marché des voitures de sport. L'objectif pour chaque société est de lancer son propre véhicule sur ce marché dans les trois à quatre ans à venir.





Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

Entreprendre, c'est croire en ses idées, croire en l'avenir. Il en est ainsi de tous ceux qui agissent et travaillent dans le sens du progrès, parce qu'ils croient en de grandes valeurs. Ces hommes et ces femmes qui innovent, créent, développent et entreprennent dans des secteurs tout aussi différents que passionnants. Leurs entreprises sont des richesses économiques, technologiques, et avant tout, humaines. Et notre mission première est de les protéger.



Le site web d'Aston Martin distingué dans le domaine du business



Le constructeur de voitures de sport Aston Martin a été récompensé pour son site web désigné comme le meilleur site industriel en business.

Le site Aston Martin a raflé le titre du « Meilleur site web de fabricant », lors d'une cérémonie organisée par Car Dealer. Organisé de nouveau au Centre du Moteur d'Héritage national de Gaydon au Warwickshire, l'événement sélectionne et récompense la crème des activités numériques de l'industrie automobile britannique. Ainsi, la présence d'Aston Martin sur la toile a été présentée comme une interprétation numérique réussie de ses voitures luxueuses et sportives.

Attirant beaucoup de visiteurs de par le monde, le site est le principal accès sur le web pour les acheteurs, les propriétaires et les passionnés d'Aston Martin. Il a doublé de taille, en nombre de pages l'année dernière seulement, tandis que la fréquentation du site a crû de 20% lors des 12 derniers mois. Récemment, le site web a connu durant trois jours un engorgement sans précédent, provoqué par l'intérêt du public pour la nouvelle Aston Martin Vanquish.

Les résultats de Fiat dépassent les prévisions au 3^e trimestre

Enfin une éclaircie dans le ciel gris du groupe italien Fiat. La hausse des ventes de la filiale américaine Chrysler a apporté de l'eau au moulin du constructeur. Ainsi, la marque turinoise a annoncé le 30 octobre un bénéfice d'exploitation supérieur aux attentes pour le troisième trimestre. Le bénéfice opérationnel pour cette période ressort à 951 millions d'euros, alors que les analystes interrogés par Reuters prévoyaient en moyenne un résultat de 910 millions.

S'agissant du futur, le premier groupe industriel

italien a confirmé ses prévisions pour 2012, mais n'a pas communiqué d'objectifs pour 2013 et 2014. Le constructeur turinois a simplement indiqué s'attendre à ce que le marché automobile européen reste atone durant le restant de 2012, l'ensemble de 2013 et au moins une partie de 2014.

Jaguar dévoile un concept de hors-bord très félin



Jaguar vient de dévoiler un concept de hors-bord dont le design s'inspire profondément de ses modèles de voitures. Long de 6,10 mètres, il a été dessiné par Seventy Seven Design et réalisé par Ivan Erdevicki Naval Architecture & Yacht Design Incorporated. Le concept Speedboat est doté d'une coque en fibre de verre, surmontée d'un pont en teck naturel. La longue dérive en fibre de carbone ne manque pas de rappeler la silhouette de la mythique Jaguar Type D, tandis que la cabine 2+1 places renvoie à l'habitacle tendu de cuir rouge des Jaguar de compétition. Un autre clin d'œil au passé est effectué avec les bouchons chromés de réservoir, qui rappellent ceux qui parachevaient la ligne de la Jaguar XJ de 1968. Les sorties d'échappement semblent bénéficier de la même finition, tandis que le taquet d'amarrage, l'hélice et la gouverne sont taillés dans de l'aluminium poli.

lan Callum, directeur du design de Jaguar, qui est à l'initiative de ce concept, a déclaré : « Nous sommes bien conscients qu'aujourd'hui comme demain, nos clients se définiront toujours par leur style de vie, résolument riche et actif. En lançant la nouvelle Jaguar XF Sportbrake, nous avions l'opportunité unique de montrer de quelle manière notre philosophie du design pouvait s'appliquer à un produit radicalement différent. Un produit à même, lui aussi, de concilier à merveille vitesse et beauté. Le concept Speedboat respire la puissance à l'état pur. Bien que s'apparentant à bien des égards à un hors-bord classique, il affiche une aérodynamique et des caractéristiques de vitesse dignes d'une authentique Jaguar. »



Un cadre privilégié de formation et d'échange pour les PME

Parce que la réussite de votre PME fait aussi partie de notre responsabilité, BMCE Bank a créé pour vous le Club PME en partenariat avec l'université HASSAN II, l'Institut de Recherche sur la PME et l'ODE, le partenaire privilégié de l'entrepreneur marocain. C'est un espace de formation gratuite et certifiante pour vous aider à maîtriser les techniques de gestion bancaire. C'est également un cadre pour échanger vos expériences, améliorer vos connaissances et profiter d'un accompagnement constant pour faire progresser votre entreprise. Renseignez-vous vite sur www.bmcebank.ma ou appelez le 0522 498 969.

Notre monde c'est vous et votre entreprise

0522 498 969 www.bmcebank.ma



Hirvonen s'impose en Sardaigne

La succession de Sébastien Loeb à la tête de Citroën Racing est assurée pour la saison prochaine. En effet, la transition est déjà en cours et cela a été confirmé par la victoire de Mikko Hirvonen au volant de sa DS3 au Rallye de Sardaigne. Le Finlandais a devancé le Russe Evgeny Novikov et l'Estonien Ott Tänak, dans leurs Ford Fiesta RS privées de l'écurie Stobart. Avant de remporter cette manche, Hirvonen avait déjà terminé cinq fois deuxième de ce rallye de Sardaigne au volant d'une Ford, dont trois fois derrière celui qu'il sera appelé à remplacer. Cette victoire ne bouleversera en aucun cas le classement, Hirvonen sera vice-champion du monde pour la 4e fois derrière Loeb. Le Français s'est assuré son 9e titre consécutif dès le rallye d'Alsace. Le titre constructeur s'est également joué en Alsace permettant à Citroën d'être en tête une nouvelle fois. Les pilotes se donnent donc rendez-vous en Catalogne, pour la dernière manche de la saison.

Michael Schumacher met fin définitivement à sa carrière



Après un retour aux résultats très mitigés, le septuple champion du monde de Formule 1, l'Allemand Michael Schumacher vient de décider pour de bon cette fois, de mettre fin à sa carrière. En annonçant la signature avec Lewis Hamilton pour les trois saisons à venir, l'écurie Mercedes Grand Prix a mis fin au suspense. Sans proposition alternative intéressante, Michael Schumacher décrochera au terme du grand prix du Brésil, dernière

manche du championnat du monde. L'Allemand, dans la déclaration faite en présence du top management de Mercedes GP, a exclu un éventuel retour, car il manque de motivation pour prolonger sa carrière d'une ou deux saisons.

Cette décision met un terme à une carrière exceptionnelle, auréolée de sept titres mondiaux. Un record qui semble aujourd'hui impossible à battre. Après un premier arrêt, «Shumi» a décidé de reprendre la compétition sous les couleurs de Mercedes GP. Depuis 2010, Schumacher court derrière les résultats, dominé par son fougueux coéquipier Nico Rosberg et une voiture qui est en retrait par rapport aux meilleures du plateau. Âgé de 43 ans, avec 91 victoires en Formule 1 à son actif, Michael Schumacher prend donc sa retraite. Pour l'instant, rien n'a filtré sur ses projets pour les années à venir. Toutefois, il ne serait pas surprenant de le voir à nouveau ferrailler au guidon d'une moto, comme il l'avait fait pendant l'intermède 2007-2010.

Sébastien VettelLe retour en force de l'Allemand

Alors que le début de saison semblait plutôt mitigé, la fin, elle, semble se préciser de plus en plus. En effet, avec une 4evictoire d'affilée, l'Allemand Sebastian Vettel semble se diriger vers un 3e sacre consécutif. Toutefois, grâce à sa seconde marche sur le podium, le pilote Ferrari, Fernando Alonso est toujours en course pour le titre. Il est d'ailleurs le seul à pouvoir inquiéter l'Allemand pour la victoire au championnat du monde. En Inde, parti en pôle position, Vettel a quelque peu raté son départ, mais a pu rester en tête grâce à son coéquipier Webber, qui l'a laissé passer pour prendre la première place dès le premier virage. Une décision payante pour l'Allemand, puisque le sort de la course s'est joué à ce moment là, d'autant plus que Webber a eu un problème de Kers. Grâce à une voiture performante, contre laquelle la Ferrari d'Alonso a du mal à prendre le dessus, Sebastian Vettel a une nouvelle fois confirmé sa suprématie. Rendez-vous à Abu Dahbi, pour la suite de la saga.





DISTINGUEZ-VOUS.

Symbole de modernité et de liberté, source intarissable de créativité et d'évolution, la nouvelle BMW Série 1 est toujours en mouvement et toujours à la pointe. Elle se distingue d'emblée par son design inimitable et son intérieur confortable et richement équipé. Ses technologies uniques telles que le mode ECOPRO qui vous permet d'économiser jusqu'à 20% de carburant, dictent les tendances et sont garantes d'une efficience extraordinaire pour donner vie à un plaisir de conduire inégalable. De plus, nous vous offrons gratuitement 4 ans de garantie et 4 ans d'entretien. Alors, venez la tester sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

NOUVELLE BMW SÉRIE 1. UNIQUE.

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





Volvo XC60

L'équilibre parfait

Face à des concurrents qui prônent de plus en plus la sportivité, le Volvo XC 60 se distingue par son élégance et son aspect sécuritaire, que l'on retrouve sur les autres modèles de la marque suédoise. Bien qu'il ait été lancé en 2008, il affiche toujours un look d'actualité, qui plaira autant aux femmes qu'aux hommes à la recherche d'un SUV de classe. Présent sur notre marché depuis un moment déjà, nous avons pu l'essayer pendant une journée pendant laquelle il nous a sorti le grand jeu!





Alors qu'il a été présenté en tant que conceptcar au Salon de Détroit en janvier 2007, le XC 60 a finalement été révélé au public au Salon de Genève l'année suivante. Pour se distinguer des autres SUV compacts et notamment du BMW X3, Mercedes GLK et de l'Audi Q5, il a décidé de miser sur un design élégant, des motorisations performantes, mais aussi respectueuses de l'environnement, sans oublier tous les équipements de sécurité dont il est richement doté.

Dans sa robe noire, le XC 60 ne peut que revendiquer la volupté qu'il faut lui accorder sans conteste. S'inspirant fortement de son grand frèrele XC 90, il affiche notamment les mêmes proportions, une découpe des feux similaires, ainsi qu'un dessin de capot identique. Mais c'est connu que dans les grandes familles, les petits doivent suivre la trace des grands, sans pour autant oublier de s'affirmer à travers quelques éléments. En effet, le petit SUV arbore un énorme logo Volvo, 4 fois plus grand que sur les autres modèles, qui orne la grille de calandre. Il a aussi eu droit à des feux diurnes à LED, comme certains de ses concurrents, puisque cela est devenu une sorte de reconnaissance pour les modèles haut-de-gamme. Autant dire que ce soit de jour ou de nuit, il ne passe pas inaperçu et affiche fièrement son appartenance à la firme suédoise. Cette impression est confirmée même de profil, puisqu'il affiche la fameuse ligne plongeante spécifique à Volvo, qui a été inaugurée par la S60 et qui se distingue sur le XC 60 par un pli de tôle convexe sur toute la longueur de la voiture.

À l'intérieur, nous pouvons retrouver l'état d'esprit qui plaît tant aux inconditionnels de la marque, à commencer par l'importance accordée à la famille et l'accueil qui lui est réservé. En effet comme à son habitude, le constructeur suédois offre à ses occupants de larges fauteuils où l'on se sent parfaitement à l'aise





pour faire de longs trajets, des matériaux agréables au toucher et surtout des indicateurs parfaitement lisibles par le conducteur. Toutefois, s'il y a bien un aspect qui fait la force et la renommée de Volvo, c'est bien évidemment l'aspect sécuritaire. En effet, pour son XC 60, la marque suédoise a opté pour le «City Safety». Ce système; qui analyse la situation 50 fois par seconde jusqu'à 30 km/h, alerte le conducteur, si un véhicule s'arrête devant lui, à travers une alerte sonore, un clignotement rouge dans le pare-brise et en dernier recours un freinage automatique.

S'adressant à une clientèle dont la majeure partie de l'utilisation est urbaine, le XC 60 ne prétend pas être un franchisseur, mais offre plutôt à son conducteur des suspensions typées confort. Sans «mouvement» brusque, il sait parfaitement répartir le couple sur ses roues motrices pour faciliter la conduite, notamment, sur des pistes. Agile tout en étant bien campé sur

ses roues, il est agréable à conduire, tant en ville qu'à l'extérieur. Pour ce qui est de la motorisation, il est équipé du 5-cylindres qui développe 163 ch pour un couple de 420 Nm. Accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports, le D4 sait se faire discret, mais surtout présent à bas régime, ce qui ne peut que réjouir le conducteur. Bien qu'il ait pu donner satisfaction, ce bloc a été remplacé par un autre 5-cylindres, dont la puissance a été montée à 175 ch, alors que sa consommation a été revue à la baisse.

Jouant la carte de l'élégance, de la polyvalence et mettant la famille au cœur de ses préoccupations, le Volvo XC 50 répond à certaines attentes du public, souvent bien différentes de celles des concurrents. Un silhouette agréable, un intérieur toujours aussi soigné et un moteur performant, le tout au prix de 369.000 DH. Comme quoi le savoir-faire suédois frappe à nos portes et qu'il suffit de les lui ouvrir.



VOTRE VOLVO XC60 PRIVE VOLVO ENSEMBLE, PRENONS DE LA HAUTEUR



EN 2012, PRENEZ LE POUVOIR À BORD D'UN VRAI SUV

Motorisation Diesel • City safety • 8 Airbags • Système Start and Stop • Bluetooth intégré • Aide au stationnement avant et arrière • Jantes en aluminium • Régulateur de vitesse • Ecran multimédia 5 pouces.

VOTRE VOLVO XC60 DRIVO C'EST MAINTENANT

À PARTIR DE

369.000 매









À sa sortie, la Lancia Thema n'a pas vraiment fait l'unanimité. Cela est tout à fait compréhensible, puisqu'elle est loin du style italien en général et de celui de Lancia en particulier. Ce n'est un secret pour personne, la Thema est une Chrysler 300 rebadgée, qui a subi de sérieuses modifications pour s'adapter aux besoins d'un marché européen exigeant, où les allemandes règnent en maîtresses incontestées. Cependant, ce n'est pas sans compter sur ce métissage improbable entre un look imposant, bien américain et un intérieur raffiné, à l'image des réalisations italiennes.

Commençons d'abord par ce côté américain, qui en impose et s'impose. Dans une robe blanche, la Thema, que nous avons essayée est loin des lignes fluides et des formes dynamiques qui ont fait le succès des Lancia, notamment la Delta ou encore l'Ypsilon. Mais en même temps, ce n'est pas la même catégorie. En effet, la Thema a repris la ligne de la mythique 300 C et ne s'en distingue que par quelques éléments subtilement revus. Bien évidemment, le premier signe distinctif est le logo de la marque italienne, qui trône au milieu d'une nouvelle calandre, dessinée pour l'occasion et qui met en valeur le bouclier avant, redessiné pour se distinguer davantage de l'américaine. Bien évidemment, les optiques ont aussi été revues, puisqu'il est connu que chaque regard est unique et celui de la Lancia Thema ne manquera pas de vous séduire. D'ailleurs, bien qu'elle intrigue à première vue, elle finit par vous envoûter et n'a aucun mal à se faire adopter.

Toutefois, si Détroit a pris le dessus pour ce qui est du look, c'est la touche turinoise qui prime à l'intérieur. En effet, nous sommes très loin de la finition cheap qui dessert les voitures américaines. Dès l'ouverture de la portière, nous plongeons dans une ambiance chic et raffinée, surtout avec cette configuration de cuir bi-ton marron sur le tableau de bord et beige sur des sièges, où il fait bon s'installer, de longues heures durant. Les éclairages jouent aussi un rôle essentiel, pour créer une ambiance feutrée, à travers le bleu du tableau de bord qui s'illumine avant même le démarrage. La finition et le choix des matériaux ne laissent nul doute sur les ambitions de cette Thema, qui a choisi de s'attaquer à un segment où la guerre fait déjà rage. L'horloge centrale ou encore les coutures faites à la main, ne nous ont pas laissés indifférents et ne manquent pas de rappeler que l'intérieur est bel et bien italien.

L'autre empreinte italienne, pour laquelle les conducteurs de la Thema remercieront les équipes de Lancia se trouve sous le capot. Animée par le 3.0 Multijet II qui développe 239 ch et un couple de 550 Nm, la Lancia Thema nous a offert d'agréables sensations à son volant. Disponible à bas régime, ce Multijet de seconde génération est accouplé à une boîte automatique à 5 rapports (d'origine Mercedes)



L'autre empreinte italienne, pour laquelle les conducteurs de la Thema remercieront les équipes de Lancia, est le 3.0 Multijet II, qui développe 239 ch et un couple de 550 Nm.



en attendant l'arrivée de la fameuse ZF à 8 rapports. Grâce aux différentes améliorations apportées au châssis et aux suspensions de l'italo-américaine, il est très facile d'oublier que l'on est au volant d'un engin de plus de 5 mètres de long et dépassant les 2,4 tonnes. Que ce soit en ville ou en dehors, la Thema s'adapte aussi bien aux longs trajets tranquilles qu'aux périples urbains que peut lui imposer son conducteur. C'est dire qu'elle a beau avoir des origines américaines, elle a bien le sang italien dans les veines.

Pour être au premier rang de ce spectacle co-écrit par Lancia et Chrysler, il vous faudra débourser la modique somme de 665.000 DH. C'est le tarif de la version Executive BVA, dont nous disposions pour notre essai, avec une garantie et un entretien de 5 ans. Pour ceux qui veulent attendre le début de l'année prochaine, un jeu de pneus de 20" sera disponible.









Rien ne distingue Zuffenhausen du reste des quartiers de la ville de Stuttgart. Lieu agricole autrefois, il est devenu au fil des ans un site industriel et siège aujourd'hui de plusieurs sociétés, telles que le constructeur automobile Porsche, l'équipementier de

télécommunications Alcatel-Lucent et l'entreprise de construction, Wolff & Müller. Mais la vue du spectaculaire Musée de Porsche situé à Porscheplatz m'extirpa de la monotonie qui a régné tout au long du trajet depuis l'aéroport. L'édifice en impose et son





architecture à elle seule mérite le détour. Enfin, le célèbre constructeur stuttgartois a un musée digne de sa riche histoire basée sur des décennies d'expérience dans la fabrication d'automobiles et spécialement les voitures de sport. L'idée d'un Musée Porsche n'est pas

récente puisque les clients, les actionnaires et les fans de la marque ont souvent exprimé leur souhait de voir s'ériger un musée qui retrace l'histoire de leur marque fétiche. En juillet 2004, le constructeur a répondu favorablement en approuvant la construction d'un nouveau musée à Porscheplatz de Zuffenhausen.



Le choix du lieu n'a pas été fortuit, loin s'en faut. Les fans du monde entier savent que le site traditionnel de Porsche AG est dans le Stuttgart-Zuffenhausen. Il y a soixante-dix ans, le bureau d'ingénierie a été déménagé du centre ville de Stuttgart vers l'usine de Porsche nouvellement construite dans Zuffenhausen. C'est là que prirent naissance, la même année, les précurseurs de la «Volkswagen Coccinelle» et, en 1939, le type 64, l'archétype de toutes les voitures de sport Porsche

la voiture dite «Berlin-Rome». Depuis 1950, les voitures de sport frappées de l'écusson Porsche sont construites à Stuttgart-Zuffenhausen.

Avec le début de production standard de la Porsche Tapent 356, cette banlieue de Stuttgart est devenu le lieu de naissance des voitures de sport portant le logo de Porsche en 1950. Aujourd'hui, la 911 de série et les modèles de Boxster aussi bien que tous les moteurs de Porsche sont produits dans Zuffenhausen. Et le musée de la Porsche est localisé sur Porscheplatz. À cet emplacement historique, il rejoint l'usine et le centre de Porsche comme un nouvel emblème du constructeur.

Un total de 170 sociétés architecturales de partout l'Europe avait rivalisé pour construire le nouveau Musée et c'est la société Viennoise de Delugan Meissl

Motors Actuévènement



des Architectes Associés qui a gagné l'offre en février 2005. La construction réelle a commencé en octobre de la même année. L'ouverture du Musée a eu lieu le 31 janvier 2009.

L'édifice conçu par le cabinet d'architectes viennois Delugan Meissl flatte la rétine. L'impact fascinant des monolithiques, du hall d'exposition presque flottant renseigne d'emblée sur l'esprit d'innovation qui anime la marque. Dans leur design, les architectes avaient l'intention de créer un endroit d'expérience sensuelle qui reflète l'authenticité de produits et services de Porsche aussi bien que l'image de la société et en refaçonnant au passage Porscheplatz avec une

Environ 80 véhicules sont exposés dans le Musée dans une ambiance des plus feutrées. En plus des véhicules mondialement connus, iconiques comme les osition presque flottant 356, 550, 911 et 917, les expositions incluent certains

des accomplissements techniques remarquables du Professeur Ferdinand la Porsche au début du 20ème siècle. Du hall d'entrée, les visiteurs montent à une rampe spectaculaire à l'entrée d'une zone d'exposition spacieuse, où ils peuvent avoir une vue d'ensemble initiale de la collection impressionnante de Porsche.

apparence particulière. Après trois ans de travaux,

le musée qui constitue un emblème architectural de

la marque, devient le projet de construction le plus

spectaculaire jamais entrepris par l'entreprise.

Le visiteur est libre de commencer chronologiquement par l'histoire de société avant 1948, ou partir directement dans la zone principale de l'exposition, qui contient une histoire chronologique de produits de Porsche et des pôles thématiques. Les deux zones sont liées par la section « l'idée Porsche « qui forme la colonne vertébrale de l'exposition.

La section « Idée » explique ce qui fait la singularité des thèmes divers et des expositions. Elle renseigne sur l'esprit et la passion qui motivent le travail chez Porsche et rend hommage à la société aussi bien qu'aux agents derrière le produit.





Le Musée comprend un Département Central offrant toute la connaissance historique et contemporaine sur Porsche. Il se propose de présenter le savoir-faire et la diversité de la marque de Porsche aux visiteurs du monde entier. The Historical Archive of Porsche AG a été également transféré dans le nouvel édifice, dont des parties sont visibles à travers des murs de verre du hall d'entrée.

Les Archives de Porsche rassemblent toutes les informations importantes sur l'activité, les questions

techniques, sociales, ou culturelles touchant à Porsche AG et ses sociétés subsidiaires. Les articles archivés incluent tout ce qui est de valeur dans l'histoire du succès inégalée de Porsche, des débuts de Ferdinand Porsche comme concepteur automobile à Porsche AG d'aujourd'hui. Les fichiers des Archives de Porsche couvrent 2000 mètres de linéaire, y compris des étagères à livres, des vitrines, des cabinets d'acier et des coffres-forts.

Les Archives Historiques avec les connaissances dont ils recèlent sont disponibles non seulement pour des départements internes, mais aussi pour des utilisateurs externes, comme des journalistes et des scientifiques. Des milliers d'enquêtes sont annuellement traités de façon professionnelle par les archivistes de Porsche. Le fonds documentaire comprend l'histoire du produit (la production et des véhicules de course, études de design, en interne et des développements tiers), l'histoire de la compagnie (des informations et des documents de Porsche AG, des filiales, des sociétés associées), des archives média : plus de 2.5 millions d'images (un des plus grands archives du secteur automobile), plus de 1000 heures de films cinéma et enfin une bibliothèque avec plus de 3 000 livres.

Porsche vit de son histoire et fait en sorte que ses clients la vivent également. C'est ainsi que Porsche a établi un





atelier de musée spécial. Il s'agit d'assurer le plus haut niveau de maintenance pour les voitures historiques de la marque. Les clients privés peuvent également y restaurer leurs voitures. Avant que le visiteur n'entre même dans l'exposition, il passera par la division de verre à l'atelier du musée. Là, il a l'occasion d'observer les mécaniciens en train d'intervenir sur toutes sortes de Porsche classiques. Une expérience de transparence offerte seulement par le Musée Porsche.

Enfin, pour les amateurs des pièces de collection, le magasin du musée regorge d'articles intéressants et attractifs allant des modèles réduits et accessoires pour des voitures historiques jusqu'à la littérature sur l'histoire de la marque. Qu'il s'agisse d'un petit souvenir ou d'une pièce de collection, le client trouvera certainement chaussure à son pied.



Sidiali® L'eau minérale et sa bouteille végétale®.







Connue surtout pour son industrie de chocolat, la ville de Hershey en Pennsylvanie abrite depuis 1955 un évènement annuel qui attire les passionnés de voitures classiques de par le monde. Ne dit-on pas que Hershey, c'est la Mecque des rassemblements de

voitures anciennes? C'est au mois d'octobre de chaque année que des milliers d'amateurs se retrouvent sur un même terrain pour échanger, acheter, vendre et exposer leurs bijoux. Reflétant le gigantisme américain, le parc réservé aux véhicules mis en vente à Hershey





est immense. D'ailleurs, le nombre impressionnant de voitures exposées à la vente (parfois plus de 500) peut déconcerter le visiteur novice.

Véritable musée vivant qui retrace l'histoire de l'automobile, ce salon se distingue par la richesse de

ses expositions, ses animations inédites et la variété de ses exposants. Le salon vend du rêve, enflamme les passions, attise la curiosité, que l'on soit collectionneur ou tout simplement amateur d'automobiles. Pour vous mettre dans l'ambiance de l'édition 2012, nous vous avons concocté quelques illustrations. Un vrai régal pour les yeux...









FORD FOCUS à partir de 194 000 Dh

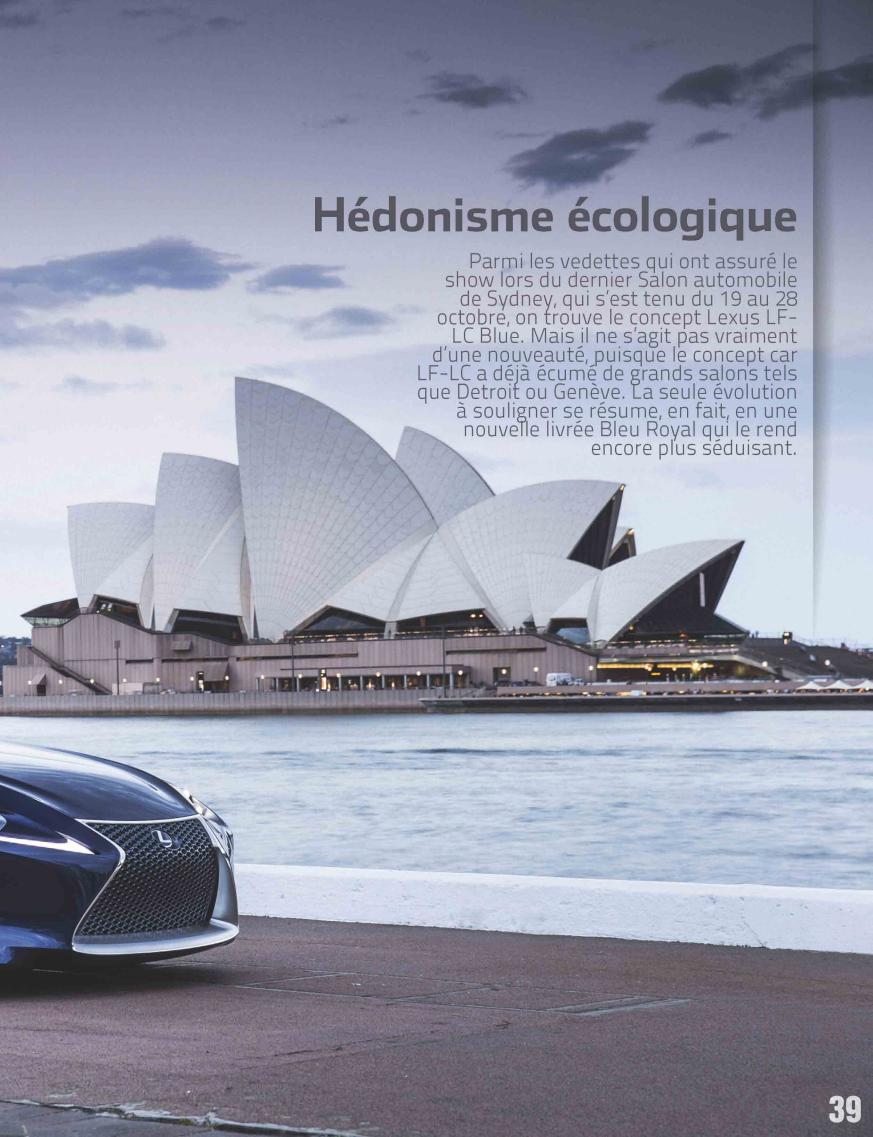
SCAMA - Groupe Auto Hall

- · Casablanca : 05 22 46 43 80 à 84
- · Casa Abdelmoumen: 05 22 86 36 32
- · Rabat: 05 37 72 58 46
- · Meknès : 05 35 55 12 20
- · Rommani: 05 37 51 66 71 · Kénitra: 05 37 37 99 66
- Tanger 1: 05 39 95 11 11

 - · Tanger 2: 05 39 39 40 56
 - · Tétouan : 05 39 71 52 05
 - · Fès : 05 35 62 59 51
 - · Oujda: 05 36 52 40 20
 - · Karia Ba Med: 05 35 62 89 32
- · Marrakech 1: 05 24 44 84 22
- · Marrakech 2: 05 24 35 47 20
- Settat: 05 23 72 00 81
- · El Jadida : 05 23 37 37 22 · Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- · Safi: 05 24 46 28 10
- · Chemaia: 05 24 46 90 90
- · Chichaoua: 05 24 35 37 74
- · Attaoula: 05 24 23 58 99
- · Agadir : 05 28 84 29 95 Dakhla: 05 61 95 27 96



Go Further







par Amal Razine



LP 570-4 Superleggera Edizione Tecnica



Sportive à souhait!
Bien qu'elle commence à se faire un peu « vieillote »
par rapport à ses concurrentes, la Gallardo, qui fêtera
ses dix ans, doit encore patienter jusqu'en 2014 pour
accueillir une nouvelle génération.



Motors Auto Exception

 Cylindrée :
 5.0L V10 40s

 Puissance :
 570ch - 8000tr/min

 Couple :
 540 Nm - 6500tr/min

Transmission: 4x4

Poids et mesures

Poids à vide: 1340 kg

Dimension: 4.38/1.90/1.16 (L/I/h)

Réservoir : 90 | Volume coffre : 110 |

Pneumatique: 235/35 R 19 - 295/30 R 19

Performances globales

 Vitesse max:
 325 km/h

 0 à 100:
 3.2 s

Consommation: 20.4/9.4/13.5 | /100

Autonomie: 553 km



Mais en attendant, alors que la version de base a subi un restylage, celle qui est au sommet de la gamme, la LP 570-4 Superleggera et sa variante Spyder Performante ont, elles, eu droit à une Edizione Tecnica pour rester au-dessus des autres versions. Cette nouvelle édition spéciale de la Gallardo, apporte de subtiles modifications à la Supercar, sans vraiment la transformer. A l'avant, elle ne reçoit pas les nouveaux boucliers, mais garde ceux inspirés des modèles de course, avec leurs entrées d'air proéminentes. La poupe non plus n'a pas subi de changement. Elle accueille ceci dit un aileron arrière fixe en carbone, qui se fait davantage remarquer sur la Spyder à toit ouvert.

L'Edizione Tecnica offre à ses futurs clients le choix entre de nouvelles combinaisons de couleurs, à savoir rouge Argos avec bandes noires, blanc Canopus avec



bandes rouges Argos ou encore noir avec bandes rouges Argos.

C'est autant dire qu'elle sera reconnaissable par les connaisseurs, à ses livrées bi-ton et à son aileron qui n'est pas sans rappeler la Super Trofeo. Héritant de l'allègement de la Superleggera, elle affiche un rapport poids/puissance de 2,35 kg/ch. Si l'équipement des Lambo est déjà très riche, l'Edizione Tecnica va encore

plus loin, en offrant une liste plus fournie.

Pour ce qui est de la motorisation, pas de changement. C'est toujours le V105,2 litres de 570 chevaux qui officie sous le capot. Bien qu'elle commence à dater, c'est toujours la boîte robotisée E-Gear qui équipe cette Edizione Tecnica. Affichant une vitesse max de 325 km/h, elle pulvérise le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes.









Auto Exception

Le Salon de Pékin est devenu le rendez-vous à ne pas manquer pour les constructeurs des voitures de luxe qui veulent présenter leurs nouveaux modèles, mais surtout des séries limitées qui ne manquent pas de plaire au marché chinois. Jaguar l'a bien compris, preuve en est cette version exclusive de la XJ, qui porte le nom d'Ultimate.

En lançant la XJ en 2009, Jaguar a remis au goût du jour sa philosophie du design, avec de longues lignes étirées pour offrir à son modèle tous les atouts de séduction qui lui permettront d'être en phase avec son temps. Face à ses rivales, la XJ se distingue par son élégance, bien évidemment, mais aussi par toute la puissance qu'elle réussit à dégager. Le modèle le plus luxueux de la gamme Jaguar a atteint un autre niveau à travers cette édition limitée et chaque détail revêt plus d'importance.

Ainsi, par rapport à la XJ « de base », l'Ultimate arbore des prises d'air à l'avant remodelées, avec une finition chromée pour présenter une face homogène dominée par l'imposante calandre Jaguar. Les phares ont également été revus pour un regard félin accentué par les feux de jour à LED. À l'arrière, de nouveaux embouts d'échappement ovales en inox prennent place avec un clin d'œil aux prises d'air avant, alors

que l'insigne « Ultimate », lui, est placé sous la plaque XJ, ainsi que sur les prises d'air latérales des ailes avant, pour rappeler à qui ne l'aurait pas remarqué que c'est la version la plus exclusive du fleuron de la gamme Jaguar. La limousine ultra luxueuse qui se veut également sportive, est chaussée de jantes de 20 pouces, qui lui sont exclusivement dédiées, en alliage forgé dans deux tons différents, à savoir un gris foncé appliqué à l'intérieur des rayons, alors que les bords extérieurs ont droit à un traitement poli brillant. Alors que les 20 premiers exemplaires seront livrés dans une couleur noir céleste, spécialement créée pour la XJ Ultimate, Jaguar offre un large choix à ses clients avec avec des finitions à pigments Xirallic ou à reflets Chromaflair Mais si cette Jag est impressionnante sont plutôt ses occupants qui feront des envieux. La marque anglaise est connue pour ses habitacles uniques et pour cette Ultimate, le luxe et l'élégance ont atteint des sommets. La qualité de finition devient un fait incontestable et le public s'attend à de nouvelles surprises, que Jaguar n'a pas oublié de lui concocter!





















Motors Auto Exception

Cylindrée : Puissance : Couple : Transmission :

Poids et mesures

Poids à vide : Dimension :

Réservoir : Volume coffre : Pneumatique :

Performances globales

Vitesse max:
0 à 100:
Consommation:

Consommation Autonomie:

2.0L 4cyl. Inj. directe turbo 184ch – 4000tr/min 380 Nm – 1500tr/min

380 Nm -Avant

1310 kg

4.31/1.78/1.42 (L/I/h) 🚡

50 |

380/1220 | 215/55 R 17

220 km/h

5.2/3.5/4.3 |/100

965 km

La Sportback est de loin la déclinaison la plus vendue de la gamme A3, avec plus de 1,4 million d'exemplaires écoulés depuis 1999. Sa remplaçante a la tâche difficile de faire perpétuer ce succès, surtout dans un segment où la concurrence est à couteaux tirés.

Esthétiquement, la nouvelle compacte de la marque aux anneaux arbore des contours plus racés et plus sportifs. Ses flancs sont accentués par une très nette ligne Tornado, courant le long des fenêtres et par une ligne dynamique qui s'élance au bas des portières. À l'avant, la compacte teutonne se pare de phares effilés et présentant un bord inférieur qui évoque une vague. Sur les phares Xenon Plus, disponibles en option, les feux de jour à LED forment un mince bandeau qui lui confère un regard unique, particulièrement de nuit. L'arrière quant à lui, est très sculptural. Les feux arrière, subdivisés en deux blocs optiques, en soulignent la largeur.

Côté habitabilité, le nouveau cru affiche des mensurations- longueur (4.310 mm), largeur (1.780 mm) et hauteur (1.425 mm) pratiquement identiques à celles de sa devancière, mais son empattement a crû de 58 mm pour atteindre 2.636 mm. Par comparaison avec l'A3 à trois portes, la cinq portes présente un empattement allongé de 35 mm. Ce gain d'habitabilité est d'autant plus appréciable que le précédent modèle accusait le coup à ce niveau. Quant au coffre, il gagne 10 litres de contenance : le volume est désormais de 380 litres sièges en place et il peut passer jusqu'à 1.220 litres lorsque la banquette est rabattue.

48.9k

 \mathfrak{M}

À l'intérieur, pas de surprise, on retrouve un habitacle typiquement Audi, très bien fini dans la pure tradition maison. Il y a lieu de noter la présence d'une console centrale avec touchpad intégré, pour gérer le système d'info-divertissement. Cette commande par pavé tactile se retrouvera à bord de toutes les nouvelles Audi. L'interface MMI est pourvue d'un écran de 5,8 ou 7 pouces de diagonale, selon la version. Au démarrage, il sort automatiquement de la planche de bord. Le



par Amal Razine

PEUGEOT

208 GTi

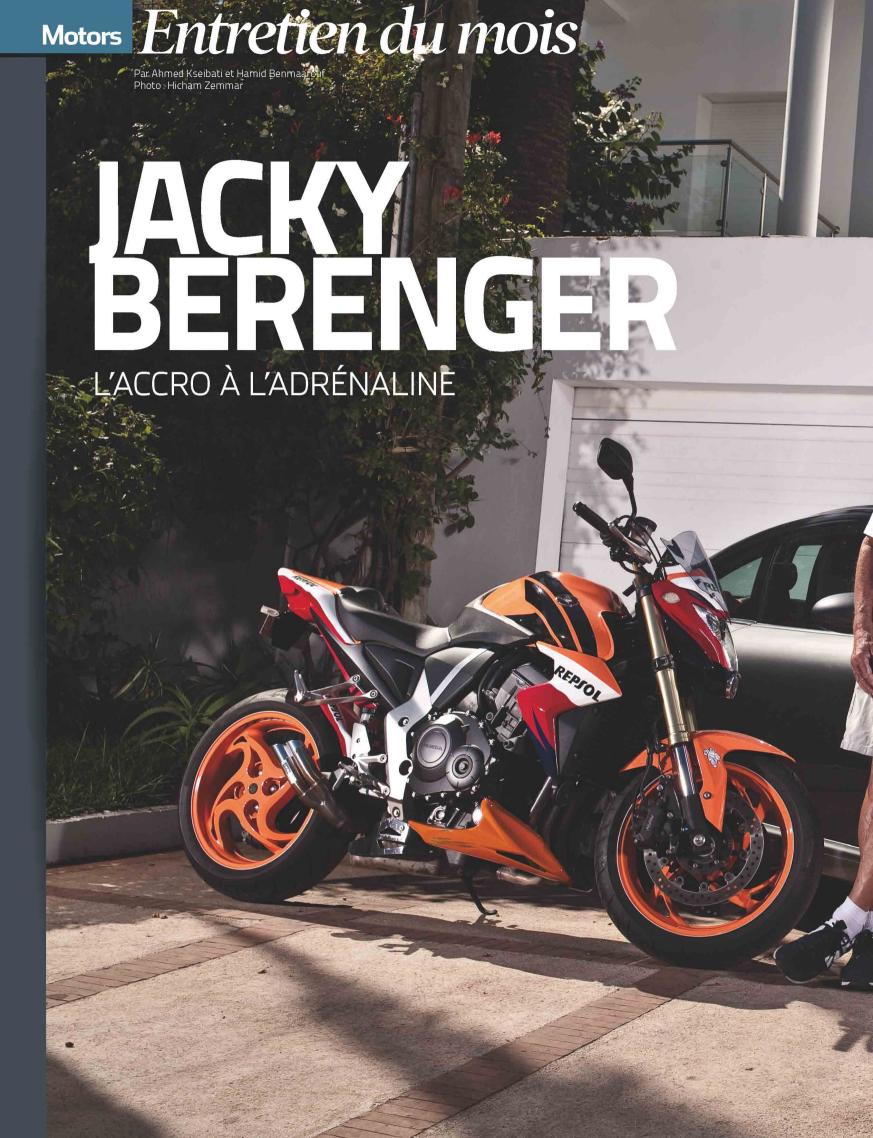
Un sacré numéro







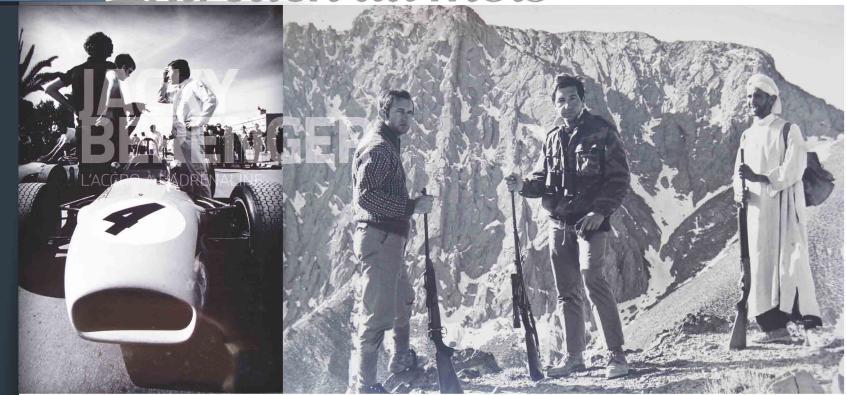








Motors Entretien du mois



Racontez-nous vos débuts avec l'automobile?

En 1946, ma mère était propriétaire d'une Ford et à 13 ans, j'ai commencé à conduire. J'ai passé mon permis à 18 ans, malgré l'opposition de l'examinateur, qui m'a fait réaliser deux démarrages en côte et qui est resté bouche bée devant ma technique.

L'histoire de votre première voiture?

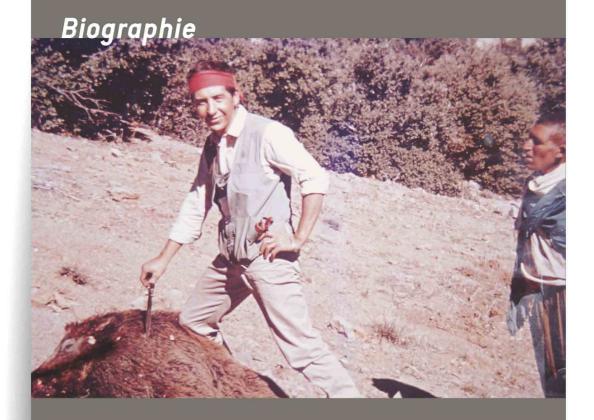
À la sortie de l'armée, j'ai rejoint l'entreprise familiale et mes premières économies m'ont permis l'achat d'une MG TC d'occasion. C'était une ravissante petite décapotable, qu'un Américain de Nouaceur m'a cédée en parfait état. Cela a été ma première histoire avec les automobiles. Sa revente en 1959 m'a permis d'acquérir ma première voiture neuve, la MG A. La course à la vitesse était lancée. J'ai gardé également un souvenir impérissable de la Jaguar Type E qui m'a fasciné, mais avec laquelle j'ai eu des mésaventures qui ont précipité notre divorce. Pour me payer la belle, j'ai vendu ma XK 150 à laquelle je tenais pourtant beaucoup. Mais à la livraison, je n'étais pas déçu, car la Type E était magnifique avec son ton gris bleu, son long capot en forme requin, ses roues à rayon avec papillon et son intérieur comme un cockpit d'avion. Le premier incident est survenu la nuit, alors que je roulais sur une route du sud de l'Espagne : la roue avant droite s'est détachée, arrachant une partie du capot au passage. Je suis parvenu à garder la voiture sur trois roues et à stopper dans une gerbe d'étincelles. À mon retour au Maroc, j'ai demandé un dédommagement à Jaguar, qui a refusé. Trois mois après sur la route de Marrakech, le même problème s'est reproduit, mais cette fois-ci j'ai arrêté à temps et j'ai fait prévenir l'atelier qui m'a envoyé un camion de dépannage. Nous avons trouvé les roulements de la fusée gauche sans la moindre trace de graisse et déjà bleus. Jaguar a reconnu finalement sa responsabilité dans l'avarie et a pris à sa charge l'ensemble des frais, mais mon regard sur cette voiture avait changé.

Qu'en est-il de votre passion pour le pilotage d'avion?

Rien de particulier ne me prédestinait à piloter un avion. Début 1956, j'ai découvert l'aéroport de Tit Mellil et l'aviation de tourisme en accompagnant un ami qui envisageait d'apprendre à piloter. J'ai progressé rapidement dans mon apprentissage et obtenu mon premier et second degré en 20 heures de vol. C'est le chef pilote Nedelec (ancien leader de la patrouille de France) qui m'a fait découvrir la voltige avec le Stampe F-BDKN, un biplan anglais que nous pilotions assis sur un parachute et la tête en l'air.

J'adoraiS ce pilotage très complexe et prenais du plaisir à décomposer les figures aériennes jusqu'à l'atterrissage, que je signais à ma manière en arrivant queue haute, puis en posant la roue gauche puis la droite et enfin la roulette arrière, malgré les hurlements du chef pilote qui estimait que la piste était trop courte pour de pareilles acrobaties!

Un jour, j'ai crashé avec un avion agricole. J'étais couvert de branchages, car la verrière avait volé en éclats quand j'étais passé dans les arbres sous la ligne électrique. Mes RayBan étaient toujours sur mon nez, mais le verre gauche s'était planté dans mon sourcil. À part ça, j'étais entier ! J'ai très souvent repensé à cet accident et ma cicatrice de l'arcade sourcilière se chargeait aussi de me le rappeler, chaque fois que je me rasais. L'année d'après, j'ai commencé à souffrir du dos et on s'est aperçu que j'avais une vertèbre brisée en deux. Cela n'a pas entamé pour autant ma passion pour les avions et en décembre 1958, j'ai débarqué à New Work pour un stage de trois mois à l'issue duquel j'ai obtenu mon diplôme américain de vol VFR.



Né le 26/8/1933 à Casablanca 1952/1953 : 15° BCA en Autriche

1953/1954 : 14° BCA à la frontière algéro-tunisienne

Première voiture MG TC en 1955

Licence de pilote d'avion 1er et 2 février 1956

Marié depuis 1969 avec Gisèle et père de deux enfants

Compétition automobile au Maroc de 1968 à 1977

Champion du Maroc F3 1970 et 1971

Champion du Maroc G5 1976 et 1977

Compétition automobile en Europe 1979 à 1980

Douze épreuves d'endurance de six heures sur BMW Silhouette avec Charles Geeraerts : circuits de Dijon, Brand Hatch, Zolder, Mugello, Silverstone et Vallelunga

Découverte du surf en 1981, sport qu'il pratique encore aujourd'hui DG de l'entreprise familiale Etablissements L.Berenger de 1960 à 2007 Pratique régulièrement la moto depuis 1956 à ce jour, toujours avec des sportives et supersportives : roule aujourd'hui en Honda CBR 1000 Repsol et la Kawasaki ZX 10R.



Motors Entretien du mois

JACKY BERENGER

Pendant cette période j'ai convoyé 53 mono moteurs et 4 bi moteurs sur le trajet Bruxelles/ Casablanca, tous de marque Cessna. Mes obligations professionnelles m'ont obligé à me consacrer à plein temps à l'entreprise et j'ai abandonné la commercialisation du Cessna au Maroc! En fait, je n'arrivais plus à tout mener de front. Il faut avouer que l'aviation de tourisme est un moyen de transport rapide pour le gens qui ne sont pas pressés.

Comment s'est déroulé votre périple africain?

C'était un coup de chauffe. Fraîchement mariés, nous avions décidé mon ami et moi de faire découvrir l'Afrique à nos épouses. Que dire après plus de 4.000 heures passées au volant d'une voiture qui ignore complètement la notion de confort ? Nous avons parcouru un itinéraire à la fois exigeant et risqué : Casa-Figuig, Béchar, Reggane, Aïn Salah, Tamanrasset, Niamey, Cotonou, Lagos, Bénin City, Douala, Yaoundé, Bouar et Bangui. Je garde toujours en mémoire quelques épisodes qui m'ont marqué durant ce périple. D'abord, la réaction de Catherine (épouse de mon ami) qui nous a sauvé la vie quand trois pillards nous ont braqués avec leur kalachnikov. Et cette bouteille de Ricard que nous trimballions depuis Casablanca quia détourné l'attention des trois apaches et qui nous a permis de filer. Depuis cette date, je me tape tous les dimanches un Ricard en apéritif (rires...). La forêt d'arbres pétrifiés soigneusement couchés au sol dans un ordre parfait au milieu du Hoggar. La base de Reggane : c'est une ville fantôme, après son abandon par l'armée française qui y réalisait les essais nucléaires. Nous avons longuement parcouru cette base où rien n'a bougé : outils sur les étables, essence dans les jerricans, et savons dans les toilettes! La rencontre avec un homme qui marchait dans le désert du Ténéré et qui avait une gourde de flotte au bout d'un bâton. On lui a rempli sa gourde et on lui a proposé de monter dans la voiture, mais il a refusé. Le nuage de moustiques sur la lagune de Gauvier. Il nous a caché le soleil pendant quelques instants. Et enfin, le Nigéria, qui sortait tout juste de sa guerre et de son génocide au Biafra! Pendant la traversée du Nigéria, on recontrait des maisons trouées de partout, des chars brûlés. Un paysage apocalyptique! À Bangui, nous avons pris l'avion et nous sommes rentrés au bercail.

Nous sommes sortis vivants de cette aventure et c'est aujourd'hui mon seul souvenir marquant.

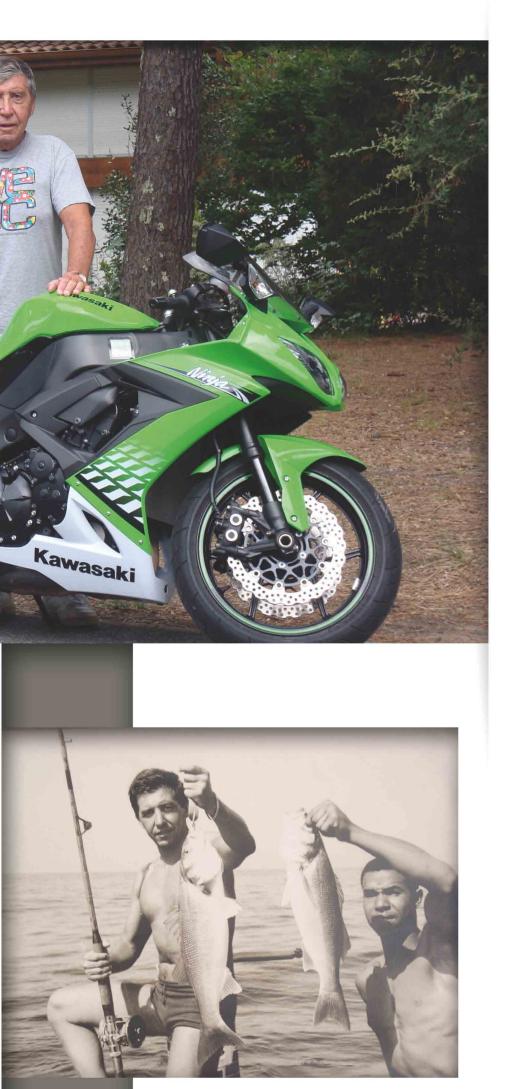


Parlez-nous de votre palmarès en sport automobile?

Entre 1965 et 1970, j'ai couru sur Racer Cooper, ce qui m'a permis de maîtriser le contre braquage. Je suis passé ensuite à l'Alpine A110, avec laquelle j'ai gagné quelques circuits, tels que Marrakech et Mohammédia. J'ai établi le record de la côte des Sehouls avec ma Jaguar Type E et j'ai ensuite acheté la F3 Brabham BT 28 en novembre 1969.

À partir de cette date, j'ai pratiquement écrasé la concurrence. Mes adversaires les plus sérieux étaient dans l'ordre Lassus sur Tecno, Geeraerts sur Lotus et Lueli sur Brabham. Tony Ré était capable du meilleur comme du pire, puisqu'il battait le record du tour avant de sortir au tour suivant. De Sanctis avait la meilleure voiture, mais pas la finesse de conduite et Alfano Dumans et Fete avaient des mécaniques incapables de rivaliser avec les nôtres.

J'ai empoché le championnat du Maroc 1970 et celui de 1971. Celui de 1972 a tourné court, alors que j'étais encore en tête et la F3 a disparu des circuits marocains, faute de concurrents et de circuits. Je garde en mémoire une anecdote dont je me souviens à chaque fois avec plaisir. C'était une passe d'armes que j'ai eu avec Gearerts lors d'une course à l'issue de laquelle je suis



sorti vainqueur après avoir éperonné la voiture de mon rival. Je suis passé devant le conseil de discipline. Je leur ai dit: « Messieurs, c'est bien simple. Je pars dernier, je remonte dix ou douze voitures, je fais six tours avec le nez de ma voiture au contact de celle de Geeraerts qui zigzague dans les zones de freinage devant moi pour me bloquer le passage. Le commissaire Mr Ré lui agite le drapeau bleu, mais M. Gearerts n'obtempère pas. Au dernier tour, j'ai le pied qui glisse de ma pédale de frein, je lui fais une petite touchette, mais je suis plus rapide que ce monsieur, j'ai battu quatre fois le record du tour. M. Geeraerts a donc une cause indéfendable. Et quand deux balaises de 110 kg viennent taper un petit jeune comme moi, comment voulez-vous que je réagisse ? Je me suis énervé et j'ai tapé monsieur Geeraerts avec mon casque et là aussi, je m'en excuse ». Il s'en est suivi la disqualification de mon rival du jour. Après, je suis parti voir les pilotes en leur disant qu'un homme averti en valait deux et que si jamais ils s'apercevaient que j'étais plus rapide qu'eux, il fallait qu'ils m'ouvrent la voie.

En 1975, j'ai fait l'acquisition d'une Porsche Carrera RS 2.8 que j'ai transformée en GT et je sui devenu de nouveau champion du Maroc GT en 1976 et cela a été ma dernière participation aux épreuves marocaines. C'était sur le circuit d'Agadir et j'ai poussé à la faute Carlo Geeraerts sur sa Porsche d'usine. Je lui ai tellement mis la pression qu'il a trop tiré sur les freins, qui l'ont lâché.

Avec Charles Geeraerts, nous avons couru en Europe toutes les épreuves d'endurance de 6 heures, au volant d'une Alpina, dans les années 78 et 79. Ces épreuves étaient extrêmement relevées, avec des pilotes comme Jacky Ickx, Schlesser.... Nous nous retrouvions à plus de 40 voitures aux essais, avec un maximum de 25 autorisées au départ. Inutile de vous dire que les essais étaient chauds. Sur douze participations, nous avons réussi à prendre 11 départs. Seul le Mugello nous a échappé, faute de pneus pluie ce jour là.

Notre meilleur résultat a été une place de sixièmes à Zolder en Belgique. Ce circuit était mon préféré, avec Brand Hatch en Angleterre. En 1981, à la demande de Carlos, nous avons participé aux 24 heures de Zolder et nous avons pris la tête de la course sur une BMW Alpina, lorsqu'à la sortie des stands, une biellette de direction a cassé et ruiné nos espoirs de victoire. Depuis cette date, j'ai abandonné les courses et c'est au volant de grosses motos que je me shoote à l'adrénaline.

Participer à des courses en Europe suppose des moyens conséquents...

Nous avons acheté une BMW au Team BMW Junior grâce à Charles Geeraerts qui était concessionnaire de la marque pour la Belgique. Notre voiture était préparée à Annemasse (78-79), avec un camion atelier à notre disposition. On avait deux moteurs : un pour les qualifications et l'autre pour la compétition. On n'a jamais pu faire mieux que la sixième place. On avait à

Motors Entretien du mois

JACKY BERENGER

chaque fois des primes qui nous aidaient à couvrir une partie des frais. Les deux premières années se sont passées sans encombre, la troisième année marquait l'avènement des pneus slick. Il fallait quatre pneus pour faire trois tours de qualification. On a donc arrêté les courses parce que le budget pneus dépassait nos moyens financiers.

Qu'en est-il de votre passion pour la pêche?

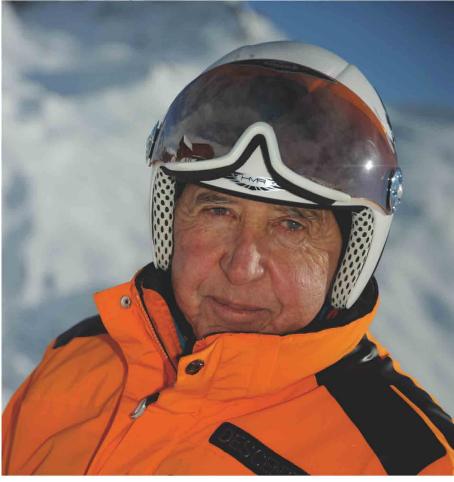
Cela n'aura été qu'un passe-temps agréable et après le naufrage dans les déferlantes, je suis passé à autre chose. Le 15 août 1969, je suis parti avec une bande de copains pour pêcher dans les hauts fonds qui jalonnent la côte entre le Cap blanc et Oualidia à bord d'un hor- bord en V avec un moteur Mercury 120 cv. C'est une pêche dangereuse, qui demande du sangfroid, des réflexes et une connaissance parfaite de la mer et surtout des déferlantes qui défendent les sites. Nous filions au nord en direction du Cap Blanc et dès le premier passage, nous avons sorti un monstre de 5 kg, ce qui nous a incités à refaire un passage malgré la taille des vagues. C'est là qu'une vague de la taille d'un immeuble nous tombe dessus, nous soulève et nous culbute par l'avant. Nous étions finalement obligés de rentrer à la nage et sans l'aide de deux pêcheurs marocains qui se sont mis à l'eau et nous ont sortis dans les derniers mètres, je ne suis pas certain que nous serions parvenus à prendre pied, le ressac et la pente de la plage étant impressionnants. Cet incident m'a dissuadé de reprendre contact avec la traîne, les bateaux et la brise!

Pourquoi avez-vous été séduit par le surf?

Pour moi c'est l'aboutissement logique de ce que j'ai toujours aimé. C'est-à-dire la vitesse. En effet, dans la vitesse, il y a plusieurs éléments qui se conjuguent : la courbe, la glisse et la conduite avec le plaisir que cela produit de sortir en force. Le surf regroupe tout ça et en prime, nous exploitons la puissance de la vague avec un simple morceau de plastique et notre seule force mentale et physique. Avec ma fille, nous avons fait des déposes en hélicoptère, nous sommes partis au Canada surfer. J'ai découvert ce sport à l'âge de 48 ans et je m'y accroche depuis comme un fou.

Quelles sont les voitures que vous auriez aimé acquérir?

J'ai acheté les voitures qui me faisaient rêver, c'est-àdire capables de rouler très vite sur route et par tous les temps. Je garde en mémoire toutes les Jaguar XK



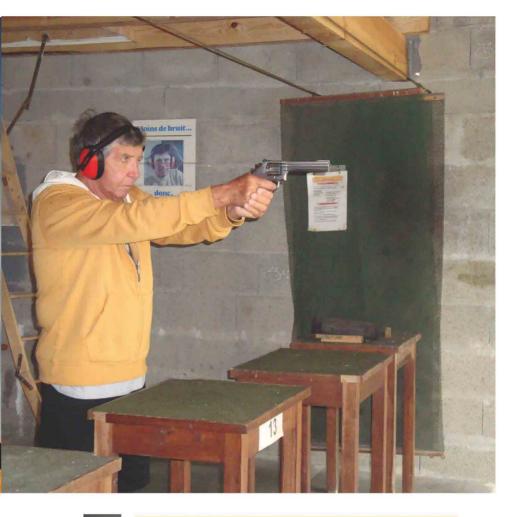
150 entre 1964 et 67, l'Alpine A 110 entre 69 et 70, la Porsche Carrera RS 73/75, la BMW 2002 Ti Turbo, la seule au Maroc acquise par le palais en 1979 et qui roule toujours à Casablanca. J'ai également acquis d'autres sportives de renom, telles que la BMW 323 Alpina en 1995, la M3 en 1998, l'Audi S3 en 2002, l'Audi S4 en 2005 et enfin la 911, ultime maillon d'une longue série.

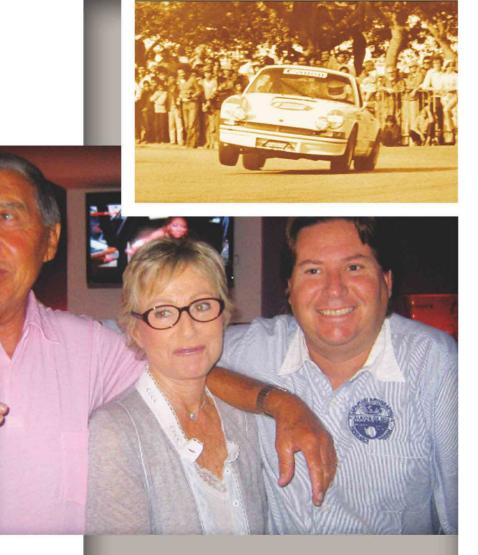
Pour moi, la voiture que j'aime doit être capable de quitter Casa à 16 h et d'embarquer à Tanger à 20 h pour me déposer à Tarifa 1heure plus tard. À partir de là, je file sans interruption jusqu'à Biarritz où j'arrive pour le petit déjeuner après deux arrêts pour me reposer. Et je fais ça régulièrement plusieurs fois par an depuis 1990.

Que pensez vous de la course automobile au Maroc, à l'époque et aujourd'hui?

Rouler à plus de 150 km/h au raz des trottoirs et sur les revêtements la plupart du temps totalement inadaptés relève de la bêtise. Pour mémoire, sur le circuit de la corniche ma vitesse de pointe était de 190 km/h à 9700 tr/mn avec la BT 28. Je descendais en seconde pour virer à gauche à 90/100 km/h avant de repartir vers le café de Paris et le phare et de reprendre la longue droite en montée. Je passe sous silence les bottes de paille qui ne servent à rien sinon de tremplin et le public à l'abri derrière une corde qui traverse tranquillement quand ce n'est pas un chien. Lors de la course internationale de Casablanca où participaient des Alpine A110 qui faisaient les 24 Heures du Mans, j'ai percuté un chien avec mon Alpine A110 jaune alors







que j'étais en tête de ma catégorie. Le radiateur d'huile est rentré dans la cabine avec le chien.

La fédération marocaine à l'époque était au dessous de tout. Aujourd'hui, ce n'est pas mieux. Il n'y a toujours pas de circuit. Les voitures actuelles sont très véloces, une petite Clio développe 200 canassons, ce qui accentue les risques pour les pilotes et les spectateurs. Les circuits en ville ne sont pas adaptés.

Remercions la chance pour le peu de morts à déplorer... il faut croire que le plaisir de courir est suffisamment fort pour nous pousser à braver les risques.

Que pensez-vous du circuit de Marrakech?

Je suis partie prenante moralement de ce circuit, puisque le constructeur de ce circuit, Mohamed Zahid, est un de mes meilleurs clients sur Marrakech. Je lui ai vendu des installations de concassage. Ce n'est pas un circuit de vitesse, avec ses deux lignes droites et ses chicanes artificielles. Le plaisir, c'est de prendre les courbes à fond. D'ailleurs, ça se voit qu'il n'y a pas d'engouement et que la majorité du public est invitée. En plus, il n'y a qu'un pilote marocain. S'il y en avait dix, s'il y avait des compétitions cinq ou six fois par an, le public s'y mettrait. Mais là, monsieur Muller ou Tarquini, ça ne leur dit rien. En plus, les voitures font du bruit, mais je trouve qu'elles ne sont pas représentatives d'une voiture de course.

Et votre passion pour les motos?

Toute ma vie j'ai conduit des motos. Pour moi, la moto c'est la glisse, c'est l'adrénaline!

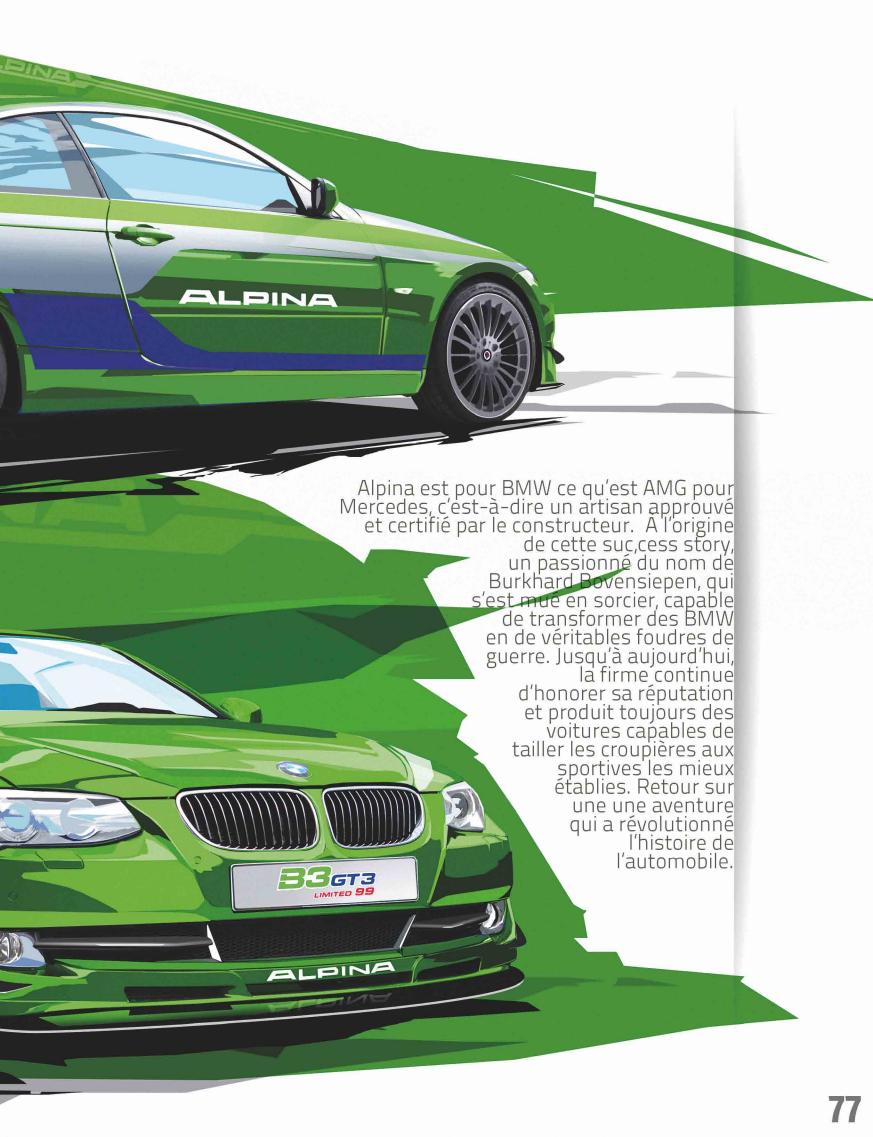
En 1974, j'ai eu mon premier accident : fracture ouverte de la clavicule au guidon d'une Honda 750n, que j'ai troquée contre une Triumph. Moi et mes amis nous avons bazardé toutes nos motos pour acheter la belle japonaise. Je suis un accro des deux roues. Tous les quatre ans, je changeais de moto. Ainsi, j'ai eu toutes les belles marques y compris une Daytona 675. Actuellement, je roule en Honda CBR 1000 Repsol au Maroc. Et en France, je dispose d'une des plus puissantes motos du marché actuellement : la Kawasaki ZX 10R de 200 ch.

Quel est le secret de votre fraîcheur physique à 80 ans? Je ne fume pas et je bois avec modération. Jusqu'à l'âge de 75 ans, j'ai travaillé 10 à 12 heures tous les jours quand ce n'est pas plus. Et enfin j'ai une femme qui s'occupe très bien de moi.

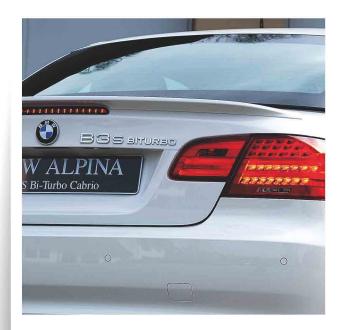
Avez-vous transmis votre passion à vos enfants?

Mon fils a pris le côté calme de sa mère et le côté bosseur de son père. Ma fille a pris le côté vitesse et glisse de son père. Toute la famille pratique le ski et le snow-board.





Motors Auto Légende



La première préparation Alpina est née sous de bons auspices, puisque les ingénieurs de Munich, impressionnés par la qualité du travail, encensent Bovensiepen. Il devient alors le premier préparateur officiellement reconnu par un constructeur.

Il paraît que toutes les inventions les plus géniales sont le fruit du hasard, à l'image de Graham Bell qui a inventé le téléphone, alors qu'à l'origine, il cherchait à rendre l'ouïe à une sourde. Cette situation se vérifie pour le père de la marque Alpina, qui marquera l'histoire de l'automobile d'une manière générale et celle de BMW en particulier. En effet, Burkhard Bovensiepen était loin d'imaginer que sa passion allait le conduire aussi loin. Son premier fait d'arme est l'augmentation de la puissance de sa modeste Fiat 1500 dans le garage d'un ami, mais qui ne s'est guère avérée convaincante. Avec son gros carburateur, ses cames au profil plus pointu et son échappement libéré, la Fiat 1500 a certes gagné en performances (de 67 à 75 ch), mais elle s'est également mise à cracher une fumée bleue peu rassurante. Cet échec a détourné Bovensiepen définitivement des Fiat. Il a alors jeté son dévolu sur BMW, pour ne plus la quitter par la suite. C'est son sens aiguisé des affaires qui l'a mis sur la piste de la marque munichoise. L'opportunité s'est présentée en 1963, quand BMW a lancé la 1800, plus performante que la 1500, pour un tarif similaire, engendrant au passage la déception de beaucoup de clients. Bovensiepen entreprend alors la fabrication d'un kit permettant de monter deux double carburateurs Webersurle bloc de la 1500 et par ricochet d'augmenter la puissance de 80 à 92 ch. La première préparation Alpina est née sous de bons auspices, puisque les ingénieurs de Munich, impressionnés par la qualité du travail, encensent Bovensiepen. Il devient alors le premier préparateur officiellement reconnu par un constructeur. Une aubaine inespérée pour le petit artisan, qui se frotte les mains en voyant les propriétaires de BMW se bousculer au portillon, ne craignant plus le spectre de l'annulation de leur garantie constructeur. Simultanément, Bovensiepen fait une incursion dans le monde de la compétition et parvient à faire d'Alpina le département compétition de BMW, qui ne conserve la main que sur la Formule 1. Dans les autres disciplines, les BMW-Alpina font une entrée remarquée et s'illustrent grâce à des pilotes émérites tels que Jacky Ickx, James Hunt, Hans Stuck ou Niki Lauda.

À l'orée de la décennie 70, Alpina frappe un autre grand coup , en réussissant à transformer la «gentille» BMW 2002 en une vraie sportive en l'affublant d'une trentaine de destriers supplémentaires (165 ch au lieu des 130). C'est presque autant que la 2002 Turbo, qui sortira un an plus tard (1974), pour moins cher. Cerise sur la gâteau, l'Alpina 2002 s'avère beaucoup moins gloutonne, une qualité majeure à la veille du premier choc pétrolier.

Enhardi par le travail rigoureux et efficace du préparateur, BMW franchit un nouveau pas en confiant à Alpina le développement d'un modèle emblématique pour la marque à l'ovale bleu, le coupé 3.0 CSL, évolution ultime de la série des CS apparue fin 1968. Cette variante est plus légère, grâce à sa carrosserie





Enhardi par le travail rigoureux et efficace du préparateur, BMW franchit un nouveau pas en confiant à Alpina le développement d'un modèle emblématique pour la marque à l'ovale bleu, le coupé 3.0 CSL, évolution ultime de la série des CS apparue fin 1968. Une BMW 535i dont le six cylindres, dopé par deux turbocompresseurs, délivre la bagatelle de 360 ch et 520 Nm de couple! La B10



Biturbo atomise tout ce qui roule ou presque avec ses performances de dragster : 290 km/h en vitesse de pointe, 0 à 100 km/h en 5,2 secondes et le kilomètre départ arrêté en 24,7 s. Des performances dignes d'une Porsche!

fabriquée par Karmann, utilisant de nombreuses pièces en alliage léger, et des vitrages en plexiglas. Le gain en poids est loin d'être ridicule, permettant au coupé d'afficher 200 kg de moins sur la balance. Offrant la part belle à la sportivité, la 3.0 CSL fait merveille avec sa suspension raffermie. Seul bémol, un look ostentatoire, qui passe difficilement inaperçu à cause notamment d'un kit carrosserie particulièrement voyant. La signature du préparateur est reconnaissable aux seules jantes aluminium reprenant le dessin à bâtons cher à Burkhard Bovensiepen. Dans la foulée, Alpina commercialise également une version préparée du coupé CSL, dont le six cylindres voit sa puissance portée à 250 ch. La BMW-Alpina 3.0 CSL affiche des performances extraordinaires pour l'époque: 243 km/h, 6,7 s sur le 0 à 100 km/h, 0 à 200 km/h en 27,1 s.

Malgré ces prouesses, le préparateur au sommet de son art décide de se retirer de la compétition pour se focaliser sur les voitures de tourisme. Une décision prise à l'issue d'une victoire en Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1977 (Dieter Quester au volant d'une BMW-Alpina 3.5 CSL). Ce retrait est en réalité le prélude à un réajustement de la stratégie commerciale de la marque, qui vise à un meilleur positionnement sur le marché.

Cependant que Bovensiepen se découvre une passion pour l'œnologie (Alpina importe des vins, activité qui occupe aujourd'hui une quinzaine d'employés de la société), la marque présente dès 1978 une gamme complète, comme n'importe quel grand constructeur : B6 (une BMW Série 3 à moteur six cylindres, quand les versions de série se contentent de quatre cylindres), B7 Turbo (une Série 5 suralimentée de 300 ch, qui devient la berline la plus rapide du monde) et B7 Turbo Coupé (un coupé Série 6 de 300 ch). Ces trois modèles inaugurent en première mondiale une gestion entièrement électronique de l'alimentation et de l'allumage. Cinq ans plus tard, Alpina est reconnu par l'administration allemande comme un vrai constructeur.

Entre 1987 et 1988, Alpina cède à nouveau aux sirènes de la compétition en renouant avec les circuits, dans le cadre du championnat super tourisme allemand. Toutefois, l'événement qui marguera le retour de la marque aux devants de la scène est incontestablement le lancement de la B 10 Biturbo. Une BMW 535i dont le six cylindres, dopé par deux turbocompresseurs, délivre la bagatelle de 360 ch et 520 Nm de couple! Malgré un poids de pachyderme (1.695 kg), la B10 Biturbo atomise tout ce qui roule ou presque avec ses performances de dragster : 290 km/h en vitesse de pointe, 0 à 100 km/h en 5,2 secondes et le kilomètre départ arrêté en 24,7 s. Des performances dignes d'une Porsche! En conditions d'adhérence délicates, il est même possible de limiter la fougue du moteur : une molette sur la console centrale permet de moduler la pression de suralimentation. La B10 Biturbo marque l'arrivée de la marque allemande au firmament et signe un de ses







Motors Auto Légende

succès les plus retentissants. Entre début 1989 et fin 1993, 507 exemplaires sortiront des chaînes d'Alpina.

Cette embellie ne s'inscrira malheureusement pas dans la durée, en raison de l'offensive du département Motorsport de BMW, qui propose des produits de plus en plus aboutis et compétitifs, à l'image de la deuxième génération de M3 et de la M5, qui voient leurs performances progresser de façon continue.

Cependant, la marque à l'ovale bleu est toujours reconnaissante envers le constructeur de Buchloe et tient à le lui prouver. L'histoire commence en 1996, lorsque BMW invite Alpina à explorer le potentiel d'une motorisation diesel haut de gamme. Pour s'assurer d'un résultat optimum, le constructeur de Munich assure le préparateur de Buchloe du soutien total de son centre de développement des moteurs diesel, basé à Steyr (Autriche). En guise de point de départ, Alpina a le choix entre deux moteurs : le 6 cylindres en ligne de trois litres de 184 ch (issu de la 530d) et le V8 3,9 litres de 245 ch (apparu sur la 740d). C'est finalement le premier bloc qui sera retenu, avec à la clé une transfiguration incluant les derniers raffinements technologiques. Le six cylindres reçoit un échangeur de plus grande taille et deux turbos à géométrie variable, dont les aubes sont contrôlées par un dispositif électromécanique. Bien évidemment, la pression de suralimentation est revue sérieusement à la hausse : elle atteint jusqu'à 1,5 bar! En parallèle, le taux de compression est ramené de 18 à 16 :1, afin de réduire les nuisances sonores. Le circuit d'alimentation par rampe commune de seconde génération (une première mondiale) propulse le gazole dans les cylindres à une pression maximale de 1.600

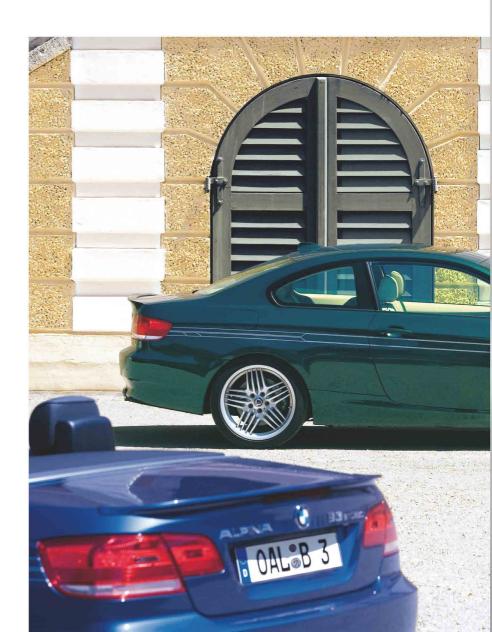
Consciente de l'importance du plumage qui doit aller de pair avec un ramage aussi sophistiqué, Alpina a préféré prendre pour base la B10 (sur base Série 5), plus légère et plus agile que la B12 (sur base Série 7).

Dévoilée au Salon de Genève en mars 1999, la D10 Biturbo a épaté la galerie avec son 3,0 litres diesel Alpina, qui délivre 245 ch (contre 184 initialement), et pas moins de 500 Nm de couple entre 1.800 et 3.500 tr/mn! Même la BMW M5 de l'époque a tressailli, car si son magnifique V8 garde un avantage conséquent en matière de puissance (400 ch), le 3.0 diesel Alpina fait jeu égal en matière de couple et affiche une puissance spécifique (84 ch par litre de cylindrée) parmi les plus élevées de la production mondiale. Son vilebrequin reçoit un volant amortisseur destiné à réduire les vibrations parasites dues à la forte pression atteinte lors de la combustion. Côté performance, la D10 Biturbo grille la politesse à la plupart des sportives de l'époque. Avec 6,8 s pour accélérer de 0 à 100 km/h (version à boîte automatique) et 27,3 s au kilomètre départ arrêté, l'Alpina reste parmi les diesel les plus véloces de la planète. Grâce à l'absence de bride électronique, elle se paie même le luxe de dépasser la barrière symbolique

des 250 km/h avec une vitesse maxi de... 254 km/h ! Quant à la consommation moyenne, elle s'établit à un modeste 7,5 l/100 km de moyenne, preuve s'il en est besoin, d'une qualité de préparation d'excellente facture.

D'un point de vue commercial, la B10 Biturbo n'a pas dopé les ventes de la marque et ce n'était d'ailleurs pas sa vocation. Non, il faut plutôt voir la D10 Biturbo comme un impressionnant tour de force, une démonstration des savoir-faire conjoints du grand constructeur de Munich et du sorcier de Buchloe. Et aussi une belle preuve de confiance mutuelle.

Après une montée en puissance durant les années 80, Alpina affiche aujourd'hui des ambitions plus contenues : occuper les niches laissées vacantes par le géant BMW. Un volume certes négligeable - 850 voitures sortent des chaînes chaque année mais pour la marque, l'exclusivité est un excellent argument de vente.



les nuits magiques

avec Karim Allam Bouché

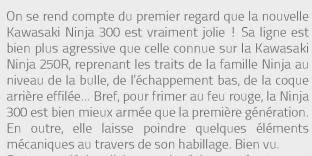




par Lina Mouafak



En faisant évoluer sa petite Ninja de 250 à 300 cc, Kawasaki en a profité pour la modifier en profondeur, tant esthétiquement que techniquement.



Certes, on déplore l'absence de réglage en écartement des leviers ou le fait que Kawasaki ait fait l'impasse sur les feux de détresse, alors que le commodo présente l'emplacement pour les accueillir. Toutefois, on retrouve le sourire en visualisant les proportions réussies de cette belle petite Kawasaki Ninja 300. La selle, située à 785 mm du sol, permet de poser les pieds à plat sur le sol dès que l'on tutoie au moins le mètre 65. Enfin, les demi-guidons relevés par des pontets façon Kawasaki Z 1000 SX assurent une position de conduite assez droite.

Architecture oblige, la sonorité rappelle le bloc de la famille ER-6. Avec un poids tous pleins faits annoncé à 172 kg, la Kawasaki 300 Ninja se manie aisément. Certes, en faisant l'impasse sur l'aluminium et les matériaux nobles, la Ninja 300 se prive d'un poids réellement plume, d'autant que, selon les techniciens



maison, l'écart de poids entre un bicylindre en ligne de 300 cm3 et de 650 cm3 n'est pas si important. Néanmoins, la Ninjette braque plutôt bien et ses commandes se montrent ultra douces. Le nouvel embrayage assisté FCC s'avère vraiment plus souple que sur l'ancien modèle et la boîte de vitesses est tout aussi douce.

Avec cette nouvelle Ninja 300, Kawasaki joue en finesse. En engraissant son ex Ninja 250R, le constructeur



d'Akashi s'éloigne des 250 cm3 que les titulaires du permis A fuient à toutes jambes pour acheter une 600 équivalente à celle dont ils disposaient en moto école. Jolie, facile à conduire, assez performante au quotidien en usage solo, saine et rigolote en conduite sportive, la nouvelle Kawasaki Ninja 300 brille donc par sa polyvalence.

Avec une telle cylindrée, la « mi-Ninja » couleur vert pomme s'adresse effectivement en premier lieu aux débutants. Mais elle fait également de l'œil à ceux qui ne misent pas seulement sur les performances, mais désirent surtout une petite moto à la fois valorisante et économique.



CHRISTOPHE

Soprano

L'horloger lyonnais travaillant en Suisse, Christophe Claret, présente cet automne la Soprano, une nouveauté de 45 mm qui associe deux des plus belles complications horlogères : un tourbillon 60 secondes et une répétition minutes avec carillon Westminster, quatre timbres brevetés et quatre marteaux, mis en valeur par des ponts étagés inspirés du style Charles X. Ce modèle d'exception est proposé en deux séries limitées de huit pièces chacune une en or rose, l'autre en or gris.

Christophe Claret doit sa passion pour l'horlogerie à sa découverte des montres de poche, qu'il réparait et restaurait avant même d'entamer ses études à l'École d'horlogerie de Genève.

Depuis, il n'a cessé de collectionner ces merveilleux mécanismes d'autrefois, focalisant son attention sur les répétitions minutes et leur architecture si particulière. Et s'il est fasciné par la mécanique, l'horloger lyonnais l'est aussi par l'esthétique.

Le mouvement de la Soprano tire son énergie d'un double barillet, assurant à la montre une réserve de marche de quelque 72 heures et associe deux des plus belles complications horlogères, le tourbillon et la répétition minutes.

Le tourbillon 60 secondes trône en majesté à 6 heures, soutenu par un pont étagé et ajouré de style Charles X. Quant à la répétition minutes, c'est une complication qui permet, au moment de son déclenchement, de lire l'heure par l'intermédiaire de palpeurs et de cames, puis de la restituer sous forme sonore, grâce à des marteaux venant frapper des timbres de différentes fréquences.

Le mouvement de la Soprano a été développé au sein de la manufacture il y a plus de dix ans, mais

revisité entièrement à cette occasion. Aujourd'hui, il est capable de jouer les quatre notes du fameux carillon. C'est une complication supplémentaire, qui suppose le montage de quatre timbres cathédrale et de quatre marteaux, visibles sur la face de la montre, en raison de l'absence de cadran. La construction a été voulue comme telle, pour éviter tout obstacle inutile à la diffusion du son. Pour cette réalisation comme pour les précédentes répétitions minutes, Christophe Claret a mis l'accent sur la fabrication des timbres en acier tréfilé, sur la qualité de leur assemblage et de leur accordage, sur la conception de la boîte, de même que sur l'interconnexion entre le mouvement et la boîte. Les timbres de la Soprano sont de type cathédrale. Circulaires, ils font deux fois le tour du mouvement. Ils bénéficient également d'une invention, déjà brevetée par la manufacture, consistant à éviter des vibrations trop importantes et donc des bruits parasites lorsque ceux-ci entrent en contact.

Toujours dans l'optique de donner à la Soprano un son grave et puissant, c'est le titane et l'or qui ont été choisis pour la fabrication de la boîte. Ces deux métaux permettent une résonance idéale. Bien entendu, d'autres éléments de la montre sont composés de matière noble, comme la lunette, le fond, les plaquettes de corne, le verrou et la couronne.





Culture

par Lina Mouafak

FESTIVAL des Musiques à l'image

Le programme de mécénat culturel Audi talents awards soutient depuis 6 ans la jeune création musicale. Chaque année, des artistes profitent du mécénat d'Audi pour lancer leur carrière. Les Talents Awards ont depuis longtemps prouvé leur crédibilité. Cette année, l'investissement d'Audi au plan culturel a pris de l'ampleur, la marque aux anneaux ayant créé son propre festival de musique.

Les Audi Talents Awards, programme de mécénat culturel du constructeur automobile allemand, ont vu le jour en 2007. Lancés avec l'idée de soutenir la jeune création contemporaine, ils franchissent une nouvelle étape dans leur développement, en organisant un festival sur la musique à l'image. Les 13 et 14 octobre, les passionnés étaient invités à l'évènement, qui mêlait rencontres pédagogiques le samedi 13 à la Gaité Lyrique et aux performances artistiques lors d'une soirée prestigieuse à l'Olympia le dimanche 14. En deux jours, ce 1er Festival des musiques à l'image, qu'Audi organise dans le cadre de ses actions de mécénat culturel, a permis aux spectateurs de croiser la route de géants du secteur. Au rendez-vous, samedi 13 octobre, il y a eu trois masters class faramineux, animés par l'indispensable Stéphane Lerouge. Le point d'orgue de cette soirée à l'Olympia a été le fabuleux ciné-concert symphonique de «The Artist»! Le film muet a été projeté dans son intégralité, soutenu par



le Paris Symphonic Orchestra, interprétant en live la bande-originale du film. Cerise sur le gâteau, Ludovic Bource himself officiait au piano, pendant toute la projection!

Hans Zimmer, qu'on ne présente plus, était là. Ce monstre sacré de la bande originale de film a révolutionné le genre en redistribuant les cartes entre registres mélodique et harmonique, tout en agrémentant l'orchestre symphonique d'éléments extérieurs à sa structure traditionnelle. Le compositeur a commenté son travail autour d'extraits de ses partitions pour Le roi lion, La ligne rouge, Le dernier samouraï, Gladiator, Sherlock Holmes et Inception.

Le lendemain, pour les survivants à cette avalanche de talents, un concert de gala était organisé à l'Olympia,



où le Paris Symphonic Orchestra a interprété sous la direction d'Ernst Van Tiel un programme riche des plus belles pages des compositeurs précités : Pirates des Caraïbes 3, Da Vinci Code, I Robot, Hellboy, I am Dina, Terminator 3... mais aussi une œuvre originale de Pascal Lengagne (lauréat 2011 des Audi Talents Awards, catégorie musique) et un ciné concert de The Artist.

Audi a tapé fort avec cet évènement exceptionnel. Vivre « The Artist » dans une salle mythique comme celle de l'Olympia, qui plus est, avec un formidable orchestre symphonique au grand complet, c'est une expérience unique et un instant précieux, qui passe trop vite!



Le film muet
«The Artist» a
été projeté dans
son intégralité,
soutenu par le
Paris Symphonic
Orchestra,
interprétant en live
la bande-originale
du film.
Cerise sur le gâteau,
Ludovic Bource
himself officiait au
piano, pendant
toute la projection!

ort d'élite

2º édition de l'International Stunt Championship Mazagan Beach & Golf Resort

Pour la deuxième année consécutive, le Maroc accueillait au Mazagan Beach & Golf Resort du 29 au 30 septembre 2012 son propre show de « stunt »! Aujourd'hui reconnu comme nouvelle discipline de sport moto mondiale, elle réunit plusieurs milliers de professionnels à travers le monde, qui s'affrontent lors de tournois organisés principalement en Europe et aux USA.

Mazagan Beach & Golf Resort a organisé pour la 2e année consécutive l'International Stunt Championship. Cet événement, monté en partenariat avec l'association des motards marocains DADA'S Bike et la Fédération royale marocaine de motocyclisme, a réuni plus de 3.000 passionnés de stunt. Ce sport consiste à enchaîner des acrobaties, tels que le wheeling, roue arrière, ou encore plus spectaculaire, le Christ air, un wheeling debout sur la selle, fait de plus en plus d'adeptes aux quatre coins du monde.

Mais qu'est-ce que le stunt ? Pour ceux qui ne connaissent pas, c'est quand des motards se tiennent sur leurs roue arrière et qu'ils font des figures. En gros, un stunter est capable de faire faire tout ce qu'il veut à sa moto. Il faut bien sûr être bien préparé, protégé, et surtout avoir une moto équipée en conséquence. Faire du stunt n'est pas donné à tout le monde et il faut le pratiquer dans des conditions très particulières, puisqu'il ne faut pas oublier qu'au départ, ce sont des cascades.

L'édition 2012 a donc été internationale de par la participation des principaux champions, comme Rafal Pasierbeck (champion du monde) ou Arias Gibieza (champion de Russie), qui se sont affrontés de manière individuelle en présentant des figures alliant aisance technique et performance physique sous le regard avisé d'un jury prestigieux. Ce jury de



spécialistes a été composé de Nick Apex (champion USA) et de Julien Welsch (vice-champion d'Europe). Le public a pu profiter d'une belle animation composée de performers, Dj, stands moto et accessoires!

Cette manifestation, coordonnée par Dada's Bike, association de motards marocains depuis 2009 avec plus de 11.000 contacts et 75 relais à travers le monde. intégrant la Fédération royale de motocyclisme depuis deux ans, s'inscrit dans la démarche marocaine de promotion de la moto dans le royaume. C'est un véritable réceptacle de retombées économiques, touristiques et sociales dans le cadre de la médiatisation d'un Maroc





moderne, axé vers sa jeunesse et cernant ses attentes en matière de loisirs sportifs. Bref l'international Stunt championship est un évènement qui décoiffe, tant les initiés que les amateurs!

Cette manifestation, coordonnée par Dada's Bike, 'association de motards marocains depuis 2009 avec plus de 11.000 contacts et 75 relais à travers le monde, intégrant la Fédération royale de motocyclisme depuis deux ans, s'inscrit dans la démarche marocaine de promotion de 'la moto dans le royaume.





Hightech

SAMSUNG DA-E550

Double station d'accueil, Bluetooth 3.0



Le Samsung Wireless Audio with Dock est une composante de votre système de divertissement sur laquelle vous pouvez compter. Ce tout premier système de station d'accueil au monde vous permet de profiter de votre musique à partir d'appareils intelligents tels que le Samsung Galaxy S II, le Galaxy S III et le Galaxy Note, ou d'autres produits tels que l'iPhone, l'iPod et l'iPad. Cette flexibilité simplifie votre configuration audio et vous évite de devoir acheter plusieurs systèmes audio adaptés à chaque appareil intelligent.

Grâce à la technologie Bluetooth 3.0 et au codec apt-X supérieur, le transfert de musique n'est plus synonyme de perte de qualité. En effet, le Samsung Wireless Audio with Dock permet une lecture plus rapide de vos données sans perte de la qualité sonore originale, ce qui

est généralement le cas avec des fichiers compressés. En effet, les technologies Bluetooth 3.0 et apt-X, qui jouissent d'une excellente renommée, empêchent ce phénomène de se produire et vous permet même d'envoyer de la musique dont la qualité est comparable à celle d'un CD.

Téléchargez l'application Samsung Wireless Audio with Dock et écoutez de la musique à partir des appareils Galaxy, tout en accédant à toute une gamme de fonctionnalités utiles. Vous pouvez ainsi vérifier le niveau de la batterie, prendre connaissance de l'heure et écouter des bulletins météo, voire même consulter la température actuelle. Les appareils Android compatibles Bluetooth bénéficient de l'appairage automatique qui améliore et facilite la lecture de vos diverses collections musicales.



DROP THE BEAT

Airplay speakers

Dotés d'un mécanisme de résonance inspiré du moment ou une goutte touche l'eau pour créer un effet d'entraînement, un petit clin d'oeil pour ces très jolis « Drop the Beat AirPlay speakers », de superbes haut-parleurs externes offrant un son multidirectionnel qui ont la particularité d'être suspendus. Imaginé par le designer Vincent Säll et déclinés dans différents coloris.



drop the beat.



MOKTAK

Portable outdoor speakers

Robustes, facilement transportables et utilisables avec n'importe quelle source audio, un petit clin d'oeil pour les « Moktak Portable Outdoor Speakers », un intéressant concept de haut-parleurs portables dédiés à une utilisation à l'extérieur, reliés par un câble qui pourra être plié comme bon vous semble pour les suspendre ou les poser, et imaginés par le designer Soohun Jung.





GRAN-TENDER 72'

Powermachine

Alliant un style général acéré comme une pointe de flèche à une puissance phénoménale, un petit focus sur l'impressionnant « Gran-Tender 72 Powermachine », un splendide speed-boat imaginé et conçu par le studio de design italien KEYFRAMEstudio spécialisé dans le nautisme. Propulsé par 4 moteurs Isotta Fraschini de 1 485 chevaux chacun, soit un total de 5 940 chevaux, pour une vitesse de pointe hallucinante de 75 noeuds sur l'eau !!!



LEXUS CT-S EVScooter concept

Imaginé par le designer Goldberg Boris et estampillé du logo du constructeur automobile Lexus, la célèbre branche luxe de chez Toyota, un petit clin d'oeil pour le « Lexus CT-S EV Scooter Concept », une jolie étude de style autour d'une sorte de trottinette électrique qui peut être rangée dans le coffre d'une voiture pour être utilisée lors des petits déplacements dans les centres urbains.







Il est surtout connu pour avoir accueilli le Grand Prix automobile d'Autriche pendant dix-huit ans, entre 1970 et 1987. Rénové et raccourci par l'architecte Hermann Tilke, il est rebaptisé A1-Ring et accueille à nouveau le Grand Prix automobile d'Autriche entre 1997 et 2003, mais également le Grand Prix moto d'Autriche en 1996 et 1997. La longueur de la piste passe de 5 942 km à 4.326 km et les virages rapides, si typiques du circuit, sont remplacés par trois virages à droite plus lents pour favoriser les dépassements. La nouvelle piste propose ainsi un bon compromis entre la vitesse, puisqu'elle dispose de trois longues lignes droites, et le pilotage, puisqu'elle dispose d'une partie intérieure plus sinueuse. Le championnat DTM y a trouvé également refuge en 2003, année à l'issue de laquelle l'A1-Ring sombre, trop vieux et inadapté à

SPIELPLATZ SPIELBERG: Red Bull Ring Straße 8724 Spielberg, Austria DAS AREAL AUF EINEN BLICK T +43 3577 202-0 office@projekt-spielberg.at www.projekt-spielberg.at Eventflächen Gastronomie P, P₃ P₂

la compétition, alors que des pays émergents comme la Malaisie ou Bahreïn font leur possible pour attirer Bernie Ecclestone, l'argentier de la F1. Le circuit est donc une nouvelle fois délaissé.

PROJEKT SPIELBERG GmbH & Co KG

Privé de son évènement phare, l'A1-Ring ferme ses portes et se retrouve laissé à l'abandon. En 2004, les infrastructures sont détruites, sonnant l'inévitable mort de Spielberg. Mais c'était compter sans l'une des firmes nationales les plus connues au monde! Le patron de Red Bull, Dietrich Materschitz, décide de racheter ce qui reste du circuit et de le remettre au goût du jour. Pari réussi pour le tout nouveau Red Bull Ring. Inauguré en 2011, il est plus petit

qu'à sa création en 1969. Il mesure à présent 4,326 kilomètres. Il est encore plus rapide qu'avant et les nouvelles infrastructures confirment bien l'expression « circuit de nouvelle génération » . Après 70 millions d'euros dépensés pour sa réhabilitation, le circuit accueille des courses de DTM, de Formule 2 et l'International GT Open.

Le DTM renoue pour la deuxième année consécutive avec ce tracé d'exception. L'an passé, Audi s'était imposée sur ce circuit mythique. Pour un circuit pas très chanceux à ses débuts, le somptueux tracé de Spielberg a pu renaître pour donner aux passionnés des spectacles surprenants!



par Antoine Delmas

John **Ketchell**

1948 (France)

Né en France en 1948, a ouvert sa première galerie, à l'âge de 20 ans. Il avait une passion pour la peinture, en particulier les oeuvres flamandes des XVe et XVIe siècles et, bien plus tard, les cubistes et les symbolistes.

Dans les années 1960 et 70, cette passion artistique s'est reportée sur l'amour de la vitesse et la mécanique des machines de sport que ce soit sur l'eau, sur terre ou dans l'air. Aujourd'hui, sa sculpture est la combinaison vivante de ces deux passions. Il produit des « formes harmonieuses qui puisent leur inspiration d'objets roulant, glissant, volants, symbolisant son amour des belles machines.

A fighting Chance par John Ketchell The lone works 'D' Type Jaguar of Mike Hawthorn in his brilliant drive against the might of Mercedes Benz at the 1955 Dundrod TT









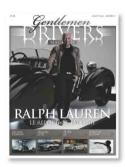


















www.gentlemendriversmag.com

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 – 2º étage – Appt 5 – Casablanca – Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :	
Prénom :	
Adresse:	
	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





Identité affirmée.

911 Carrera 4S.

La 911 a déjà d'innombrables atouts. La nouvelle 911 Carrera 4S

vous en présente quelques-uns de plus : motricité, dynamisme, sécurité.

Il ne vous reste plus qu'à en tirer le meilleur. En en prenant les commandes.

Quelles que soient les conditions météorologiques.



Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérifienne 84, Avenue Lalla Yacout

Casablanca
Tél.: 05 22 31 81 81
Fax: 05 22 31 97 12 Site internet : www.porsche.fr e-mail: l.roix@porsche.ma

