25 DH

MARS 2011 - NUMÉRO 3

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

Mehdi Bennani
Objectif Formule 1

Lexus LS600 H p.40
Le TGV écolo

BMW 550i p.26
Espèce rare

Porsche Cayman R p.44
Radicale

Dossier M Sport p.60
La saga

www.alfaromeo.co.ma

ALFA ROMEO MITO

ENERGY MACHINE.

Moteur 1.4 TB Multair

engine of the year

ALFA ROMEO MITO À PARTIR DE **198.000DH**

SANS COEUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.

3 ANS GARANTIE

Alfa InfoMore N° ECO 0801001920

Casablanca : Mandarona 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf / Angle Bd. Zerktouni Bd. Brahim Roudani - **Rabat :** Av. Hassan II, Lot. 9 (ex Vita), Route de Casablanca
Agadir : 46, Bab Al Madina - Tassila - Agadir - **Marrakech :** 24, rue de Yougoslavie - **Mohammedia :** Bd Hassan II, Mohammedia - **Tanger :** 1, rue de Tiznit - Tanger

Ahmed Kseibati

ÉDITO

Le mois de mars annonce le printemps et le renouveau. Pour cette raison, nous avons choisi ce mois-ci de mettre en couverture le grand espoir du Maroc dans les sports mécaniques, notre champion Mehdi Bennani, dont le parcours comme vous allez le lire dans les pages qui suivent, force le respect. Ses ambitions sont très claires : parvenir un jour au panthéon des grands pilotes et gagner une place dans une monoplace de formule 1.

Dans Gentlemen Drivers de ce mois, il y a aussi le 81e Salon de Genève, qui reste un incontournable parmi les incontournables, où tous les constructeurs mettent leurs nouveautés en vitrine ; et comme le beau temps approche, on vous a concocté à partir de ce mois-ci et durant les mois à venir, un dossier sur les cabriolets, pour les splendides journées ensoleillées de notre beau pays.
Dans ce ce numéro aussi, on a ajouté une nouvelle rubrique d'actualité nationale, dans laquelle nous traiterons dorénavant de tout ce qui se passe au Maroc dans le milieu de l'automobile .

Bonne lecture, Messieurs.

Sommaire

06 Motors

06>08 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
10>12 **L'actu** En bref **Internationales** par Youssef Bennour
14>17 **L'actu** Évènement par Youssef Bennour
18>21 **AutoConcept** Mercedes BIOME par Youssef Bennour
22>25 **AutoException** Lamborghini Reventon Roadster par Lina Mouafak
26>29 Lexus LS600 h : Shuut ! Ça roule ! par Youssef Bennour
30>34 BMW 550i : Cœur d'athlète par Youssef Bennour
36>43 Porsche Cayman R / VW Scirocco / Peugeot RCZ par Youssef Bennour
44>49 **Spécial Cabriolet** Audi A3 / Audi TT / BMW série1 / Mazda MX5 / MINI / Peugeot 308 / VW Eos / Renault Megane par Youssef Bennour

50>59 **Entretien du mois** **Mehdi** Bennani
Objectif Formule 1... par Youssef Bennour

60>66 **AutoLégende** M Sport : La saga par Youssef Bennour
68>69 **MotoException** Harley Davidson NightRodSpecial VRSCDX par Walid Benslimane
70>71 **MotoNouveautés** Triumph Thunderbird Storm / BMW 1200 RT par Walid Benslimane
72>73 **BateauException** Fairline58 Targa par Lina Mouafak

74 L'Homme

74>75 **Spa et bien-être** La Mamounia par Patrick Niclot
76>78 **Montres** Quai de l'île Vacheron Constantin / Piaget Polo FortyFive par Lina Mouafak
80>85 **Accessoires** À un détail près par Sophia Mikou
86>87 **Tendances** par Sophia Mikou
88>89 **Sport d'élite** Trophée Hassan II de Golf par Lina Mouafak

90 Lifestyle

90>91 **Gastronomie** A ma Bretagne par Houria Zaghloul
92>93 **Cigare** Le Festival du Cigare par Antoine Delmas
94>95 **Immobilier** Chbika par Lina Mouafak
96>97 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Zemmar
98 **Parfums** par Hicham Zemmar
100>103 **Évasion de rêve** Laponie Ice Driving par Houria Zaghloul
104>105 **Art** Eric Gentet par Antoine Delmas

Gentlemen DRIVERS

Directeur général et de publication *Ahmed Kseibati* ***Directeur Associé*** *Mohamed Alaoui Mrani* ***Rédaction*** *Walid Benslimane - Antoine Delmas - Sophia Mikou - Geraldine Dulat - Karim Raouf - Houria Zaghloul - Lina Mouafak* ***Assistante de direction*** *Bouchra Belchebtane* ***Responsable Financier*** *Lamia Benkirane* ***Directeur Artistique*** *Tristan Lastennet - Hicham Zemmar* ***Photographes*** *Eric Gentet - 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*
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours

60

22

76

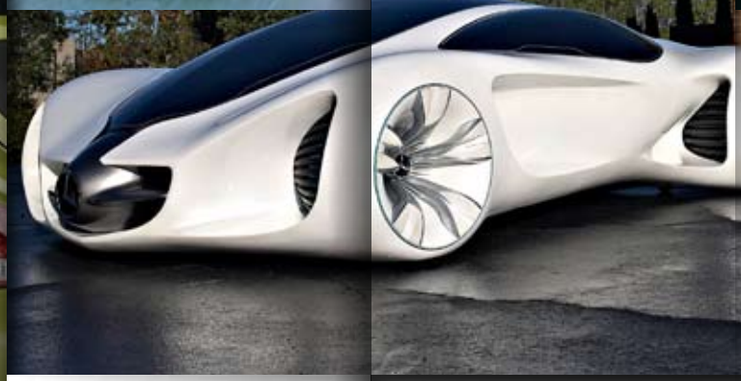
50

86

40

100

72



18

68

26

en bref
NATIONALES

par Karim Raouf

Smeia :

Nouveau show room à Marrakech

Le groupe Smeia, importateur exclusif des marques BMW, Mini, Range Rover, Land Rover et Mazda a inauguré récemment un nouveau show-room à Marrakech, construit sur 6 000 m2, pour un coût global de 30 MDH.
Cette nouvelle succursale, est constituée de quatre showrooms distincts pour chacune des marques, répond aux standards internationaux des constructeurs en terme de design, de qualité d'accueil, de présentation des véhicules et des accessoires, de réception et de service. Le tout dans un cadre spacieux, lumineux, moderne et en parfaite adéquation avec les valeurs premiums des marques qui y sont représentées.

La Hyundai i10 :

Restylée débarque au Maroc

La version restylée de l'Hyundai i 10 arrive enfin au Maroc. La micro citadine du constructeur coréen a subi un relooking qui s'inscrit dans le sillage du nouveau langage stylistique « Fluidic Sculpture » de la marque. À l'avant, la nouvelle mouture adopte une nouvelle calandre trapézoïdale, des projecteurs redessinés et un bouclier remodelé. La poupe, elle, se caractérise par des clignotants revus. À l'intérieur, peu de changements à signaler, si ce n'est des compteurs à éclairage bleu et un témoin «eco shift», qui prévient le conducteur du moment pour passer les vitesses. Il est à noter enfin que les prix de la Hyundai i 10 restylée n'ont connu qu'une légère augmentation et démarrent à 94 000 DH.

La BMW série 7 se distingue

Le parc des expositions de l'office des changes de Casablanca abritera du 7 au 10 juillet 2011 la première édition du Salon de l'auto moto d'occasion. Cet événement, qui réunira l'ensemble des professionnels reconnus, propose les plus grandes marques de l'automobile à des conditions et prix attractifs. Le parc d'exposition réunira une large gamme de véhicules d'occasion sélectionnés, contrôlés et certifiés par le C.N.E.H. (Centre national d'études et homologations) sur une superficie globale de 5000 m². Seront également proposés tous les services liés à l'acquisition d'une voiture (Assurances automobile, organismes de financement,E)

Par ailleurs, les visiteurs auront rendez-vous tout au long des quatre jours d'exposition avec des activités qui allieront le plaisir à la découverte : stages de pilotage « Race-Rallye », Journée spécial Tuning, Show des motards.

Rallye Classic du Maroc :

La 18e édition fait le plein

Placée sous la présidence d'honneur de S.A.R le prince Moulay Rachid, la 18e édition du rallye Classic du Maroc donne un nouveau rendez-vous aux amateurs de course de régularité au volant des marques les plus prestigieuses. Ce ne sont pas moins de 74 équipages, répartis dans les deux catégories «Classic» (55 voitures produites entre 1930 et 1983) et «Prestige» (19 voitures produites à partir de 1984), qui s'élanceront, le 13 mars, de Rabat, pour un périple de 2 147 kilomètres comprenant 7 étapes. Cette année, le parcours proposé aux participants offrira une belle diversité de routes et de paysages avec des escales à Tanger, Fès, Erfoud et Ouarzazate, avant de rejoindre Marrakech, terme du périple, le samedi 19 mars. Le rallye sera clôturé par le traditionnel «dîner blanc» de gala, dans l'enceinte de la Mamounia.

Élection de la voiture de l'année au Maroc

Entre futur et nostalgie

Très attendue par À l'issue du vote pour l'élection de la voiture de l'année 2011 au Maroc, l'Alfa Romeo Giulietta a récolté le plus grand nombre de voix, devançant la Mini Contryman, la Kia Sportage, la Hyundai IX 35 et la Dacia Duster. La proclamation des résultats s'est faite, jeudi 10 février, à Casablanca en présence de M. Ahmed Réda Chami, ministre du Commerce, de l'industrie et des nouvelles technologies, de M. Mohamed Amal Guédira, président de l'AIVAM, ainsi que de nombreux professionnels de l'automobile. Pour rappel, l'évènement auquel ont participé 25 journalistes des différents organes de la presse nationale est co-organisé par l'AIVAM (Association des importateurs des véhicules au Maroc) et le magazine de l'automobile Autonews.

La Kia Cee'd :

se repoudre le nez

Kia Motors Maroc propose depuis quelques semaines une version restylée de sa compacte, la Cee'd. Les changements concernent surtout la face avant, qui adopte de nouveaux blocs de phares et surtout la calandre, dite «Tiger Nose», qui est le trait caractéristique majeur de la nouvelle identité stylistique de la marque. La poupe, pour sa part, s'agrémente de feux à LED. Dans la foulée, les boucliers ont été retouchés. À l'intérieur, la Cee'd restylée adopte de nouveaux motifs ou couleurs de sellerie, une instrumentation retro-éclairée en rouge, un volant redessiné et une console centrale revue. En revanche, pas de changement sous le capot, qui abrite toujours le vaillant et sobre 1.6 CRDI de 115 ch.
Côté équipement, la compacte coréenne est déclinée en deux niveaux d'équipement LX et EX, qui offrent l'essentiel. Quant aux tarifs, ils ont connu une sensible baisse et démarrent à 192 000 DH.

VOUS L'AVEZ DANS LA PEAU. VOTRE SÉCURITÉ EST DANS SON ADN !

DEPUIS TOUJOURS VOLVO S'EST DISTINGUÉE PAR UNE ATTENTION TOUTE PARTICULIÈRE À LA SÉCURITÉ. AUJOURD'HUI, AVEC LA S60, VOLVO VA ENCORE PLUS LOIN. ET CECI GRÂCE À LA TECHNOLOGIE D'ANTICIPATION DE COLLISION CITY SAFETY (DE SÉRIE), AUX MOTORISATIONS PUISSANTES ET GÉNÉREUSES ET AU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT...PARCE QUE VOTRE PROTECTION EST DANS SON ADN.

*385 000 pour la S60 2.0 E.

Pour toutes informations, veuillez contacter Scandinavian Auto Maroc et son réseau :
Casablanca : 05 22 40 68 60 | Rabat : 05 37 29 32 63 | Marrakech : 05 24 44 84 34 | Agadir : 05 28 28 89 90

VOLVO S60 À PARTIR DE **385 000*** DH

volvocars.ma

Volvo. for life

VOLVO

BMW

baptise ses voitures propres

À l'instar de beaucoup d'autres constructeurs, le munichois BMW s'est mis au vert, tout en prenant le soin de lancer une nouvelle appellation pour ses prochains véhicules propres : «i». Dans un premier temps, deux véhicules sont prévus au programme : l'i3 et l'i8. Le premier qui fait office d'entrée de gamme, ne sera d'autre que l'aboutissement de la MegaCity, une citadine animée par un moteur électrique. Le deuxième est une sportive hybride rechargeable. Cette gamme spécifique, se différenciera du reste des BMW par un design particulier, mais aussi par un monogramme «i» blanc, au contour bleu clair. Par ailleurs et dans un but de faire bénéficier ses voitures propres des dernières technologies en matière de mobilité, BMW s'est associé à la société new-yorkaise MyCityWay, spécialisée dans le développement d'applications dans ce domaine.

L'Audi A7 Sportback

disponible chez C.A.C

Mariant avec bonheur élégance et dynamisme, l'Audi A7 Sportback vient d'enrichir le catalogue de l'importateur local de la marque, C.A.C, marchant sur les platebandes de la Mercedes CLS, la limousine coupé de la marque aux anneaux affiche une ligne réussie. Ainsi que toute Audi qui se respecte, l'A7 soigne particulièrement bien son intérieur et propose des équipements haut de gamme qui confirment son statut de voiture élitiste. La tenue de route devrait, pour sa part, être de haut vol, grâce entre autres à l'adoption de la suspension pneumatique. Pour son lancement, la C.A.C a retenu deux versions : il s'agit en essence du 3.0 TFSI de 300 ch et en diesel du 3.0 TDI de 245 ch, déclinées en deux niveaux de finition (Avus et Prestige). Les prix démarrent à 800.000 DH.

RÉINVENTER L'ALUMINIUM, INSPIRER LE FUTUR.

La structure monocoque en aluminium, issue de l'aéronautique, de la Nouvelle XJ incarne l'esprit visionnaire de Jaguar.
Audacieuse dans son design, la Nouvelle XJ est aussi résolument sportive avec ses motorisations V8 essence ou V6 diesel de 275 ch. À son bord, luxe, savoir-faire et innovation rivalisent d'excellence pour un confort de conduite et une sportivité inégalés.

JAGUAR-ME.COM

JAGUAR MAROC s.a.s.
316, Boulevard Zerktouni - Casablanca - MAROC
TEL: 05 22 48 17 18 (LG) - FAX: 05 22 48 12 52
E-MAIL: jaguar.maroc@menara.ma

5 ANS/ 250 000 KM GARANTIE
TOTAL CARE ASSISTANCE 24H/24

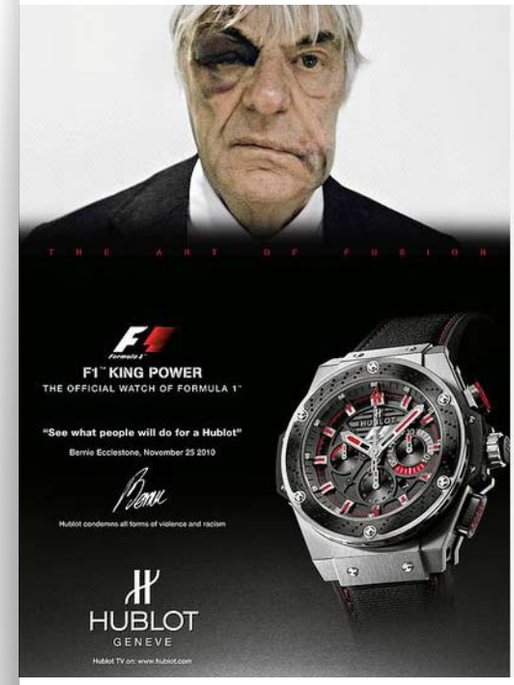
JAGUAR XJ

ACTUS en bref
InterNationales

Renault F1 Team
devient Lotus Renault GP

Après une longue absence, le constructeur automobile Lotus est de retour en formule 1 en 2011, sous le nom de Lotus Renault GP. La marque au losange a vendu ses parts restantes dans l'écurie, mais maintiendra sa présence en tant que fournisseur de moteurs. De plus, Lotus Renault GP continuera de courir avec le nom de châssis Renault et la marque Renault sera visible de manière prééminente sur la livrée de la monoplace. Pour 2011, Lotus Renault GP participera au championnat sous une nouvelle interprétation des fameuses couleurs noir et or qui avaient été utilisées lors de la dernière collaboration entre Lotus et Renault dans les années 80. Pour rappel, Renault F1 Team s'est classée cinquième au championnat des constructeurs en 2010, avec trois podiums pour Robert Kubica.

Bernie Eccleston
Le coup de publicite d'Hublot !



L'histoire de cette publicité est on ne peut moins banale, tout est parti d'une agression, celle du milliardaire Bernie Eccleston, gestionnaire des droits commerciaux de la F1, le 25 novembre dernier en bas de son domicile.
En plus de s'être fait salement amoché , on lui a dérobé sa montre Hublot d'une valeur de 21 000 euros.

Ayant un certain sens de l'humour et des affaires, Bernier va s'empresser de se prendre en photo et de l'envoyer à son ami Jean-Claude Biver, le patron de la marque Hublot avec en légende "See what people will do for a Hublot " qui servira de base-ligne à cette publicité. Suite à cela, les deux amis vont s'associer et réaliser cette publicité sans retouche, plus vraie que nature. Personnellement je trouve ça plutôt culotté et tellement bien pensé!
C'est ce qu'on appelle un bon coup de pub!

Nouvelle BMW X3

www.bmw.ma

Le plaisir de conduire

LA JOIE N'A PAS DE LIMITE.

Un changement de rapport de vitesse, une accélération et vous comprendrez immédiatement l'alliance entre puissance et efficacité qui anime la nouvelle BMW X3. Son nouveau moteur diesel 2.0 litres associé à l´ingénieuse boîte de vitesse automatique à huit rapports affiche les meilleures performances de sa catégorie : 184 ch pour seulement 5,6 l/100 km. Cette philosophie transcende totalement l'expérience de conduite. La Joie ne fait aucun sacrifice et opte pour puissance et sobriété. Pour vous en assurer, venez l'essayer chez Smeia et son réseau.

NOUVELLE BMW X3.

BMW EfficientDynamics

X3 xDrive 20d | 5,6 l/100 km | 184 ch

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

EVENEMENT

par Karim Raouf

Salon de Genève

Une vitrine haute en couleurs

Une des grandes messes de l'automobile, le Salon de Genève offrira dix jours durant, du 3 au 13 mars prochain, au public un condensé en technologie et en design. Près de 170 premières mondiales et européennes seront, en effet, exposées pour le plaisir des yeux. Cette édition rendra un vibrant hommage à l'écologie avec plus de 40 premières qui font appel à une technologie alternative. Voici quelques nouveautés marquantes de ce salon.

ConnectDrive Vision : La Nazca C2 revisitée

Pour fêter les 20 ans de la Nazca C2, un prototype dessiné par Giorgetto Giugiaro et présenté au salon de l'automobile de Tokyo en 1991, la marque à l'hélice a décidé de le revisiter. Le résultat : un roadster biplace au design futuriste dénommé le ConnectDrive Vision. Ce concept car intègre les futures technologies dont seront équipés les prochains modèles de la marque bavaroise. C'est le cas des phares équipés de capteurs afin de lire le trafic et la signalisation ou des antennes qui servent à envoyer des informations et à recevoir des données pour la navigation, une technologie très proche des avions de lignes. Le ConnectDrive Vision est également équipé de la technologie pour la réception d'informations pour le parking et les réservations. Pour stationner la voiture, il suffira d'utiliser la fonction BMW Parkinfo indiquant automatiquement, les emplacements libres du parking couvert choisi.
Last but not least, la connectivité offre des possibilités intéressantes avec par exemple le smartphone qui transmet automatiquement l'agenda du conducteur.

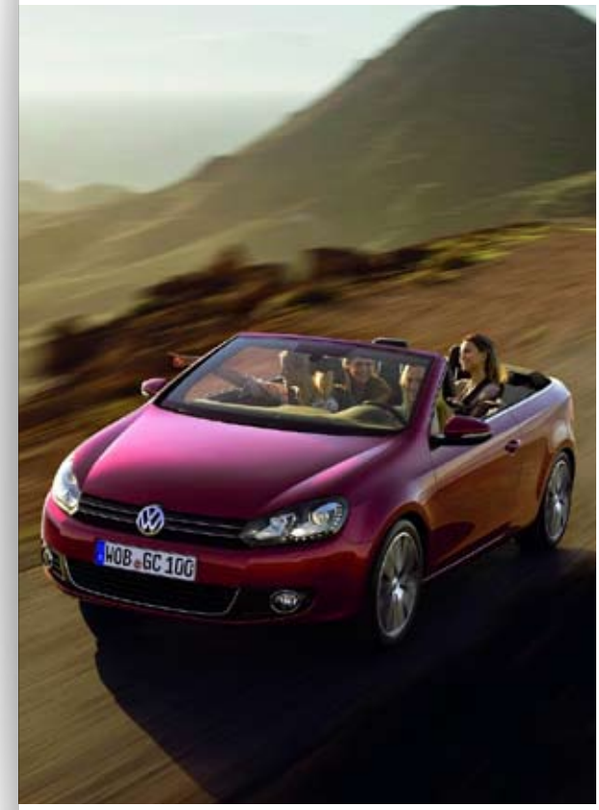
Renault Wind Gordini : la French Touch

Après les Renault Twingo, Renault Twingo RS et la Renault Clio, c'est au tour du Wind, petit roadster de la marque au losange, de se parer de la livrée bleue malte aux deux bandes blanches de Gordini. Dans la foulée, les rétroviseurs, ainsi que certains éléments de la calandre et du toit reçoivent une couleur bapti-

sée « Blanc Glacier ». Un toit noir brillant et des roues 17 pouces avec jantes alliage diamantées noires viennent compléter le tableau. A l'intérieur, cette version intègre une sellerie cuir noire et bleue «Gordini», un volant en cuir bleu avec bandes blanches, des sangles de portières bleues blanches et un levier de vitesses avec soufflet en cuir bleu, dont le pommeau est en métal et siglé Gordini. La motorisation, elle, ne subit aucun changement.

Golf cabriolet : Come-back

Reposant sur une plate-forme d'Audi A3 Cabriolet, la nouvelle Golf cabriolet est à son image fidèle à la capote souple. Celle-ci s'ouvre électriquement en seulement 9,5 s et peut-être manoeuvrable jusqu'à une vitesse de 30 km/h. Le style de la Nouvelle Volkswagen reprend celui de la berline, mais elle s'en différencie grandement avec son arrière spécifique, sa ligne de toit plus basse et une baie de pare-brise rabaissée. Pour sauvegarder la pureté des lignes, la déclinaison cabriolet se dispensera d'arceau fixe, qu'elle troquera contre des mini-arceaux à déploiement automatique. Par ailleurs, une seule finition est proposée mais qui peut être enrichie à coups d'options. Le coffre, lui, affiche un volume qui sera constant quelle que soit la configuration : 250 litres. Au lancement, six moteurs allant de 105 à 210 chevaux sont proposés sur la nouvelle Golf Cabriolet : Quatre moteurs à essence (TSI) et deux Diesel (TDI) disponibles avec la boîte de vitesses automatique à double embrayage (DSG).



par Karim Raouf

EVENEMENT

Salon de Genève

Aston Martin : Nouveau Virage

Intercalée entre la DB9 et l'ultra-sportive DBS, la nouvelle Virage affiche un design très suggestif qui se caractérise par une nouvelle calandre avant en aluminium, inspirée de la One-77 et des phares bi-xénon qui prolongent les lignes parcourant les flancs de la voiture. La sportive anglaise a mis l'accent sur l'optimisation du comportement en se dotant d'un nouveau système d'amortissement piloté, baptisé ADS (Adaptive Damping System), qui adapte la tenue de route aux différentes conditions. Le système peut aujourd'hui sélectionner jusqu'à cinq réglages de rigidité différents en mode normal, et cinq autres réglages plus fermes en mode sport.
Capable de flâner sur les grands boulevards à un train de sénateur, la Virage est toutefois capable de performances décoiffantes grâce à un V12 d'une puissance de 490 ch. Pour la transformer en vraie catapulte, il faut juste actionner le bouton « Sport » qui délivre une réponse d'accélération plus agressive et autorise des passages de rapports plus rapides. Pour stopper la bête, Aston Martin l'a équipé de série de freins carbone-céramique qui offrent un freinage progressif et très puissant.

Mini Rocketman concept : Fantaisiste

Si la Mini est une citadine branchée, le concept Rocketman la rend carrément décalée avec son toit transparent éclairé, ses feux à LED high tech et un éclairage d'ambiance qui change de couleur. L'originalité est également de mise à l'intérieur. Car, malgré son petit gabarit (3,42 m de long), la Rocketman arrive à accueillir trois personnes, voire quatre avec un peu d'astuce. Pour faciliter l'accès à bord, le concept est équipé de portes latérales qui s'articulent autour de charnières en carbone. Le hayon, tout aussi original, se divise en deux : une partie articulée sur le toit qui remonte vers le haut et une partie inférieur sous forme de tiroir. L'équipement n'est pas en reste avec son lot d'innovations à l'image de la commande de type « trackball » sur le volant.

Pagani Huyara : Top speed

Succédant à la monstrueuse Pagani Zonda, la Huyara tranche pourtant avec sa physionomie acérée en affichant des lignes fluides et épurées. Sensuelle, la nouvelle née du constructeur transalpin est également légère grâce à une carrosserie qui fait largement appel au titane et à la fibre de carbone. Résultat, elle ne pèse pas plus de 1350 kg sur la balance. Reste que le cœur de cette supersportive est sans conteste sa mécanique d'exception. Rien que la lecture de ses caractéristiques donne froid au dos : un V12 AMG biturbo à carter sec d'une cylindrée de 6 litres développant plus de 700 ch et un couple camionesque de 1000 Nm. Cette impressionnante cavalerie est transmise via une transmission séquentielle robotisée à 7 rapports et permet à la Huyara de dépasser 370 km/ h en pointe.

Maserati Gran Cabrio Sport : Sex-appeal

Les performances du Maserati Grand Cabrio étaient déjà de haut vol, mais celles de sa nouvelle déclinaison Sport sont carrément ébouriffantes. Présentée

en première mondiale à Genève, la GranCabrio Sport affiche plus de dynamisme avec sa calandre noire et son trident ponctué de touches de rouge. D'autres nouveaux détails sont également à relever tels que les phares habillés de noir avec des repères latéraux blancs ou les déflecteurs d'angle avant ainsi que les jupes latérales redessinées qui sont dans la teinte de la carrosserie. La GranCabrio Sport introduit, par ailleurs, une nouvelle teinte de carrosserie pour Maserati : Rosso Trionfale qui rappelle les Maserati de course des années 1950.

Au chapitre mécanique, cette version est la plus puissante avec 450 ch et un couple de 510 Nm, ce qui lui permet d'atteindre 285 km/h en vitesse de pointe. Elle est, en outre, équipée de la boîte automatique six vitesses de ZF intégrant le logiciel MC Auto Shift ultra-rapide, qui s'adapte à une conduite très sportive.

AUTOCONCEPT

Mercedes-Benz Biome

Une plante à quatre roues

par Antoine Delmas

AUTOCONCEPT

Mercedes-Benz Biome

Esthétiquement, le concept met en avant des lignes très fluides ainsi qu'un pavillon en forme de bulle entièrement vitré. Mais le plus étonnant est sans doute ses roues carénées entièrement intégrées à la carrosserie. Selon le designer en charge du projet, Lee Hubert, la voiture pousserait suivant un ADN lui servant de matrice. Il s'agit, en fait, selon Mercedes, d'un concept qui naît comme une plante et produit de l'oxygène. Et pour ne pas usurper son titre de concept écolo, Biome capte l'énergie solaire, la stocke puis la transforme en un carburant nommé BioNectar4534.

En somme, un concept très futuriste qui traduit la symbiose entre Mercedes et la nature. Mais est-il réalisable un jour ? Nul ne le sait, mais ce qui est sûr en revanche, c'est que ce concept qui a tout à fait sa place dans le film Avatar de James Cameron fait rêver.

par Lina Mouafak

AUTO Exception

Lamborghini reventon

Comme d'habitude chez Lamborghini, tout commence par une histoire de taureau. Cette fois-ci, le taureau retenu, Reventon, est un taureau sanguinaire. Détenue par la famille Don Rodriguez, la bête reste l'un des plus célèbres taureaux du monde. Un taureau qui tuera le toréador Félix Guzman. Nous sommes alors en 1943.
Soixante-quatre ans plus tard, Lamborghini a choisi ce patronyme pour sa Reventon. Une voiture tout simplement bestiale.

Un engin supersonique, prêt à décoller

Cylindrée :	6,5L V12
Puissance :	670 ch-8000 tr/min
Couple :	67.3mkg-6000tr/min
Poids à vide :	1690kg
Dimension :	4,70/2,06/1,14 (L/l/h)
Réservoir :	100l
Coffre :	140l
Pneumatiques :	245/35 R18- 335/30 R18
Vitesse maximale :	330km/h
0 à 100 :	3,4 s

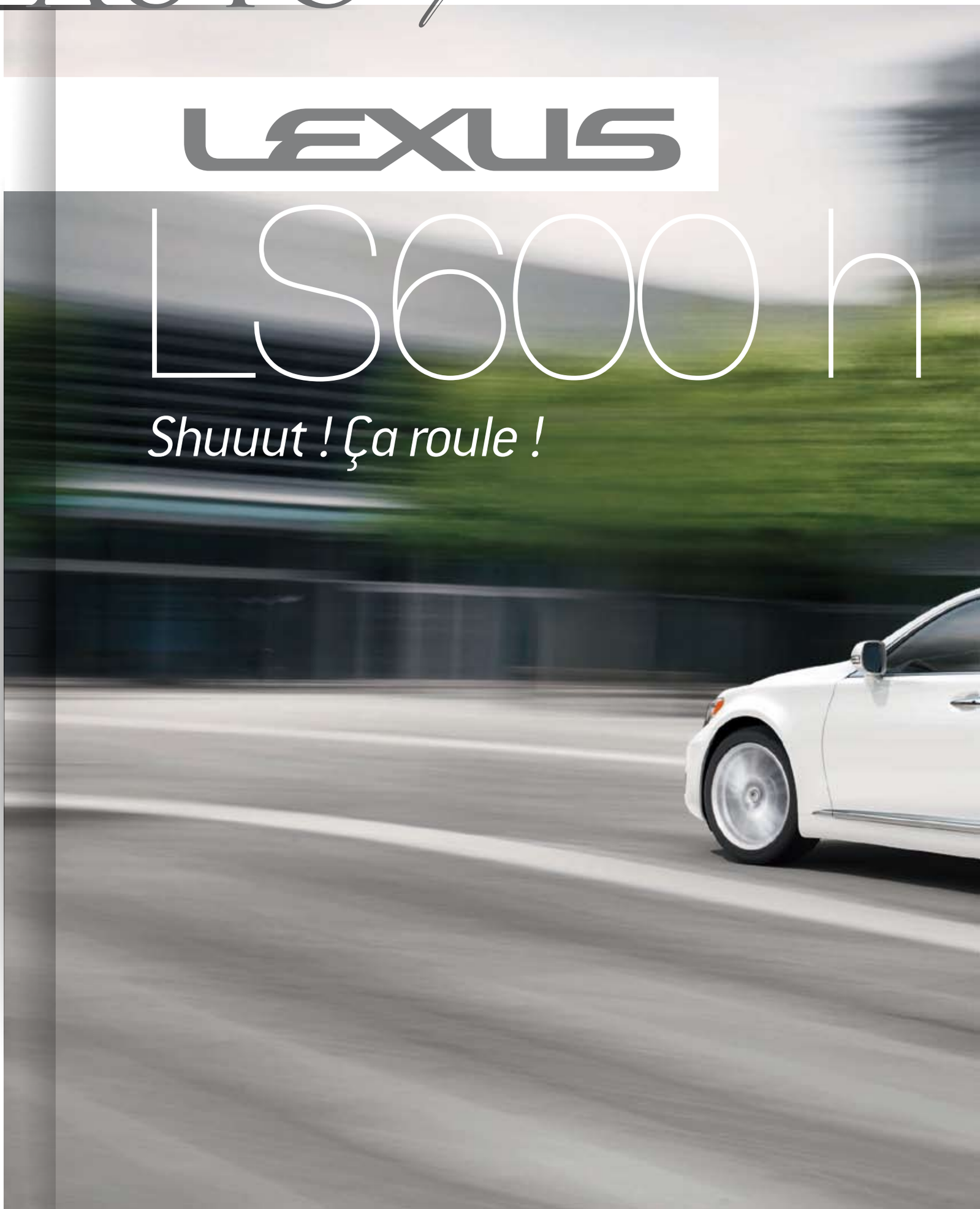
Alors si vous aviez raté les 20 exemplaires de la Reventon coupé, dévoilée en 2007, Lamborghini vous offre une séance de rattrapage avec cette variante Spyder. Cette fois, moins de 20 modèles sont fabriqués et commercialisés au prix de 1,3 million d'euros, réclamés pour ce super car.

Et comme nous nous y attendions tous, la Lamborghini Reventon est tout naturellement un engin excessif, dans tous les sens du terme.
Rappelons tout de même ici les règles d'or pour atterrir dans le monde des super cars d'exception :
Première règle à retenir, l'engin se doit d'être extrêmement rare. À ce sujet, pas de soucis, en effet la série Reventon a été limitée à moins de vingt exemplaires.
Ensuite, le prix se doit d'être excessivement élevé, pour pouvoir intégrer le monde des rêves : avec un tarif de plus de 1 million d'Euros, hors taxe, la voiture fait carton plein !
Ajoutons à cela un design provocant. La Lamborghini a toutes les chances d'occuper nos pensées !
Les stylistes qui ont dessiné la carrosserie et le tableau de bord se sont inspirés de l'avion de chasse F 22 Raptor Jet ! Du coup, le dessin est anguleux, précis, dynamique. Chaque élément a été dessiné en rapport avec sa fonction. L'avant, comme l'arrière, reçoivent d'énormes prises d'air, nécessaires pour refroidir le monstrueux moteur, et les non moins monstrueux disques de freins en carbone.
La Reventón, déjà révélée en 2007 en seulement 20 exemplaires, Lamborghini remet en jeu la plus

stratosphérique de ses voitures. En 2009, c'est la fameuse Reventon Spyder qui se découvre, et cette fois-ci, le bolide est sans toit ni loi !
La nouvelle Lamboghini a des portes qui s'ouvrent bien évidemment en élytre, et le spoiler arrière est réglable. En effet, celui-ci se déploie à 130 km/h puis augmente encore son angle à partir de 220 km/h pour assurer la stabilité à grande vitesse. Enfin, le capot moteur est transparent, histoire que les passants puissent en profiter pleinement. Les phares comme les optiques arrière sont à LED. Bi-xénon à l'avant, spéciales haute chaleur à l'arrière, pour résister à l'air chaud dégagé par la bête. Je suis sûre que vous ne voudriez pas voir une voiture pareille dans votre rétroviseur... Vous en seriez aveuglés !
Les jantes, elles, sont tout simplement extraordinaires. Leur dessin agressif leur permet de se transformer en «turbines» lorsqu'elles tournent, permettant là encore un meilleur refroidissement des freins carbone. Visuellement, l'effet est vraiment superbe.
À l'intérieur, l'habitacle est composé de carbone, d'aluminium, de cuir et d'alcantara. Mais c'est le tableau de bord qui retient l'attention. On se croirait dans un avion. Composé de trois écrans TFT, il affiche toutes les infos sur la voiture. On connaît ainsi toutes les forces exercées, aussi bien à l'accélération qu'au freinage ou même dans les virages, avec la mesure longitudinale. Sur la console centrale, de multiples boutons, mais pas de levier de vitesses. Celles-ci se passent au volant, grâce à la boîte robotisée e-Gear. L'habitacle mériterait plus que jamais d'être qualifié de cockpit: carbone à profusion, instrumentation futuriste, imposant tunnel centralE cette décapotable vous transporte dans une autre dimension.
Malgré sa carrosserie en carbone et sa structure tubulaire, mêlant acier et carbone, ce roadster, doté d'une transmission intégrale et d'une boîte robotisée, accuse tout de même 1.690 kg.
Les caractéristiques de la Reventon Spyder sont en rapport avec son fuselage. Étant basée sur la Murcielago SV, elle en reprend les caractéristiques, mais avec un moteur optimisé. Elle est propulsée par un V12 de 6,5l de cylindrée qui développe 670ch, le moteur de série le plus sensationnel, au sens strict du terme. De quoi abattre le 0 à 100 en 3,4 secondes et atteindre une vitesse de pointe de 330 km/h.

par Karim Raouf

AUTO *Exception*



LS600 h

Shuuut ! Ça roule !

LEXUS
LS600hL

Au royaume des limousines, la LS 600 h est sur une planète à part. En effet, elle est la seule de son segment, pour le moment, à recourir à la technologie hybride, où la Lexus n'en est pas à son coup d'essai. De la longueur de ses cinq mètres, la LS 600 h affiche une ligne imposante, qui verse trop dans le classicisme. Malgré le recours à la recette maison dénommée «L-Finesse», visant à alléger le style, force est de reconnaître que la limousine n'arrive toujours pas à se départir de son aspect massif. Reste que le porte-fanion de la marque est parvenu à se forger une identité stylistique propre, lui qui était accusé, il y a juste quelques années, de singer Mercedes. À l'avant, la LS 600 h adopte une large calandre à maillage horizontal et des optiques, dont les trois lentilles des projecteurs sont joliment entourées d'un anneau bleu. À l'arrière, le couvercle du coffre, qui prolonge la descente de ligne du pavillon, permet à la malle de bien s'intégrer au reste de la ligne.

Comme toute Lexus qui se respecte, la LS 600 H affiche une finition irréprochable, rehaussée par l'emploi de matériaux nobles, tels que le cuir, le bois ou l'aluminium. La planche de bord, qui brille par son ergonomie soignée, intègre un écran de navigation tactile de 20 cm, qui visualise également le cheminement des énergies thermiques et électriques. Quant à l'équipement proposé, il est tout simplement pléthorique, avec 11 airbags, des feux avant bi-xénon directionnels, la climatisation automatique quadri-zone, pour ne citer qu'eux.

Avec ses voies larges de 1.61 m et ses jantes de 19 pouces, la LS 600h est bien parée pour affronter le bitume. La tenue

Cylindrée :	*5.0L V8 32s + moteur electrique*
Puissance :	*394ch - 6400tr/min*
Couple :	*53 mkg - 4000tr/min*
Transmission :	*4x4*

Poids et Mesures

Poids à vide :	*2270 kg*
Dimension :	*5.03/1.88/1.47 (L/l/h)*
Réservoir :	*84 l*
Volume coffre :	*325 l*
Pneumatique :	*245/45 R 19*

Performances Globales

Vitesse max :	*250 km/h*
0 à 100 :	*6.3 s*
Consommation :	*11./8/9.3 l/100*
Autonomie :	*903 km*

de route est impeccable, grâce à des trains roulants sophistiqués et à une suspension pneumatique adaptative. Celle-ci offre trois modes d'amortissement : normal, pour usage courant, confort, pour revêtement dégradé et sport, pour conduite rapide. La limousine nippone bénéficie également d'une transmission intégrale intelligente, qui optimise la motricité en toutes circonstances. Le système VDIM (gestion dynamique intégrée), permet par ailleurs de coordonner les actions du freinage, de l'anti-patinage, de la direction électrique assistée et de la commande d'accélérateur.

Mais c'est sous le capot que loge la pièce maîtresse de cette limousine exclusive : un système hybride, associant un V8 de 5 L et un moteur électrique dont les deux puissances totalisent près de 445 chevaux. L'énergie électrique est fournie par une batterie, qui est constamment rechargée à chaque décélération ou freinage. Ce système privilégie l'électrique au démarrage et à très faible allure, avant de donner libre cours au moteur thermique dès que le rythme s'intensifie. À l'usage, les avantages de l'hybride se révèlent au grand jour, avec notamment un confort acoustique exceptionnel, des émissions de CO2 en baisse et une consommation maîtrisée. En effet, malgré son poids et sa cavalerie impressionnante, la LS 600 h réalise le tour de force de ne consommer que 10 l en moyenne (données constructeur), aidée en cela par une boîte automatique sophistiquée à 8 rapports. Et cerise sur le gâteau, la grande Lexus est capable d'enrhumer nombre de sportives attitrées, comme en atteste son 0 à 100 km réalisé en à peine plus de 6 secondes. Décidément, l'écologie n'est pas toujours synonyme d'indolence ! Et la LS 600 h le prouve magnifiquement.

AUTO *Nouveauté*

par Karim Raouf

BMW 550i

Cœur d'athlète

Moteur :	8 cylindres V, 32 soupapes, Turbo
Cylindrée :	4395 cm3
Puissance maxi :	407 ch / 300 kW à 5500 tr/min
Couple :	600 Nm à 1750 tr/min
Boîte à vitesse :	Automatique 8 vitesses
Vitesse maxi :	250 km/h
Accélération (0 à 100 km/h) :	5 s
Emission CO2 :	243 g/km

Consommation urbaine :	15.4 L/100 km
Consommation extra-urbaine :	7.5 L/100 km
Consommation mixte :	10.4 L/100 km

Quatre modes de réglage : Confort, Normal, Sport et Sport Plus, cette commande modifie en temps réel les réglages de la suspension, de la direction, des gaz et de la boîte à vitesses.

En attendant l'arrivée de la surpuissante M5, c'est la 550i qui chapeaute la nouvelle génération de la série 5. Pourtant, elle ne clame pas haut et fort ce statut, au point de pouvoir facilement passer pour une série 5 diesel. Seuls, ses jantes 18 pouces, sa double sortie d'échappement trapézoïdale et le monogramme apposé sur la malle trahissent son tempérament de feu. Mais force est de reconnaître que le style de la nouvelle génération de la série 5 ne manque pas de sportivité : capot moteur long, ligne de toit typée coupé, porte-à-faux réduits et partie arrière musclée.

À l'intérieur, la présentation de l'habitacle fait écho au dynamisme de la ligne, avec en prime une planche de bord bien agencée, dont le poste de conduite est légèrement tourné vers le conducteur. La finition exemplaire et l'usage de matériaux de qualité sont en parfait accord avec les standards habituels de la marque à l'hélice.

Affichant l'empattement le plus généreux de sa catégorie, la bavaroise se montre accueillante à l'intérieur, avec un espace satisfaisant, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Seul bémol, le passager assis en position centrale devra composer avec l'imposant tunnel de transmission. Par ailleurs, le volume de chargement enregistre une très légère évolution par rapport au précédent modèle, avec une contenance du coffre qui atteint désormais 520 litres.

Côté équipement, c'est la corne d'abondance. La BMW 550 i place en effet la barre très haut, en offrant une dotation pléthorique et largement high tech. On y trouve entre autres la climatisation quadri-zone, les appui-tête, les sièges arrières chauffants et l'affichage tête haute. Les gadgets de sécurité sont également à la fête, à l'image de l'avertisseur de changement de voie, de la surveillance des angles morts et des systèmes de vision périphérique ou encore de l'aide au stationnement.

Si l'équipement fait la part belle à la technologie, la tenue de route en tire également profit, pour se mettre au diapason des prétentions de la 550i. Ainsi en est-il de l'adaptative drive, qui permet d'adapter la conduite à l'humeur de son conducteur. Proposant quatre modes de réglage : Confort, Normal, Sport et Sport Plus, cette commande modifie en temps réel les réglages de la suspension, de la direction, des gaz et de la boîte à vitesses. La nouvelle direction active intégrale agit, pour sa part, sur les roues arrière, en leur autorisant un braquage allant jusqu'à 2,5°. Au final, il sied de rappeler que la 550i, à l'instar des autres versions, reprend à ses deux grandes sœurs, la Série 7 et la Série 5 GT, leur plate-forme raccourcie de 10 cm au niveau de l'empattement, ainsi que leur suspension à double triangulation à l'avant.

Cependant, c'est incontestablement le moteur qui constitue le coeur de la routière bavaroise. En effet, à l'ouverture

du capot, on découvre une véritable pièce d'orfèvrerie aux caractéristiques exceptionnelles : un V8 bi-turbo de 4.4 litres, qui développe 407 ch et un couple de 600 Nm. Malgré sa grosse cylindrée, la mécanique se caractérise par son volume relativement compact, grâce à l'insertion des deux turbos dans l'espace en V entre les deux rangées de cylindres. Cette architecture a le mérite de raccourcir le trajet parcouru par les gaz d'échappement et assure ainsi des réponses finement dosées. Ainsi parée, la 550i affole le chrono en s'acquittant du 0 à 100 km/h en 5,3 s et en pointant à 250 km/h. La boîte automatique à 8 rapports permet de tirer le meilleur parti de cette mécanique, grâce à ses trois modes de fonctionnement : normal, sport ou manuel. Il y a lieu de noter qu'une variante typée sport de cette boîte existe en option, avec une sélection manuelle des rapports via des palettes de commande au volant. Le plus remarquable, c'est qu'au regard des performances affichées, la consommation moyenne ne dépasse pas, selon le constructeur, les 10 l/100 %. Le programme Efficient Dynamics avec sa panoplie écolo (pneus à faible résistance au roulement, récupération d'énergie au freinage, fonction Stop &Start) y est certainement pour quelque chose.

Signalons enfin que ce bijou affiche un ticket d'entrée à 914 000 DH. La facture paraît, certes, salée ! Mais quand on aime, on ne compte pasE

la 550i affole le chrono en s'acquittant du 0 à 100 km/h en 5,3 s et en pointant à 250 km/h.

HUBLOT
GENEVE

KING POWER TOURBILLON GMT

Mystère
12, avenue Aïn Harrouda,
résidence Yasmine 2, Casablanca
Tél. (+212) 5 22 36 27 05/06

DiamOntre
Marjane Hay Riad - Rabat
Tél. (+212) 5 37 71 70 62

Mystère
Riad Magador
Boulevard Mohammed VI - Marrakech
Tél. (+212) 5 24 44 77 44/77

par Lina Mouafak

AUTO *Nouveauté*

PORSCHE Cayman Radic

ale
PORSCHE

AUTO *Nouveauté*

Pour Porsche, doper les performances ne signifie pas simplement gagner en puissance, mais plutôt supprimer tous les éléments qui ne servent qu'à alourdir la voiture, et c'est la philosophie de base de Porsche, afin d'obtenir plus de dynamisme, d'agilité et de caractère.

Les ingénieurs de Porsche avaient une vision précise du futur Cayman R : ce serait un modèle plus incisif et plus radical que jamais, refusant tout compromis.

La solution s'est imposée d'elle-même : associer un moteur central à une recherche d'allègement des plus rigoureuses, tout en misant sur plus de puissance.

Conséquence : radio, climatisation et porte-gobelets disparaissent. Les jantes de 19 pouces de conception allégée et les sièges baquet sport sont de rigueur. Sans oublier les 330 ch, réduisant à pas grand-chose l'écart qui le sépare de la 911 Carrera (345 ch)

Résultat final : 55 kg de moins pour 10 ch de plus que le Cayman S.

Ce petit coupé (4,34 m de long) fort en testostérone abat le

Cylindrée :	*3436, 6 cylindres à plat*
Puissance :	*330 à 6400 tr/min*
Poids à vide :	*1295 kg*
Pneumatique :	*235/40 ZR 18 Michelin Pilot*
	265/40 ZR 18 Michelin Pilot
Vitesse max :	*282 km/h*
0 à 100 :	*4.9 s*

par Karim Raouf

AUTO *Nouveauté*

VOLKSWAGEN SCIROCCO

L'R et la manière

Après 19 ans d'absence, le Sirocco reprend du service chez le constructeur de Wolfsburg, en gardant le même patronyme qui a fait sa notoriété. Tranchant avec la ligne assagie de ses prédécesseurs, le nouveau cru flatte l'œil par sa plastique aguichante et joue à fond la carte du plaisir de conduire. Au sommet de la gamme trône la version R, qui n'a d'autre ambition que de marcher sur les plates-bandes de la Mégane RS et autres Focus RS.

Pour ceux qui trouvent le Sirocco TFSI 200 ch encore fade en sensations, la version R, encore plus puissante, saura bien répondre à leurs attentes. Côté style, il faut dire que le Sirocco dans sa livrée normale a déjà du chien. Directement inspiré du concept car IROC dévoilé lors du Mondial 2006, le coupé allemand arbore une ligne qui transpire la sportivité à la faveur d'une silhouette basse, de hanches bien en chair et d'ailes rebondies. La déclinaison R est encore plus spectaculaire avec ses larges prises d'air, ses feux de jour à LED intégrés au bouclier avant et ses jantes de 18 pouces. Le bouclier arrière, lui, n'est pas en reste, avec son diffuseur noir brillant, ainsi que sa double sortie d'échappement.

Cette exubérante stylistique ne trouve pas d'écho à l'intérieur, qui affiche une présentation plus conventionnelle à l'image de la planche de bord héritée de l'EOS. Heureusement que le volant à méplat, les superbes sièges baquets et les divers inserts en aluminium dans l'habitacle sont là pour rappeler le pedigree de la bête. Idem pour le sigle «R» apposé en divers endroits de la carrosserie, sur le seuil des portes et en bas du volant.

Côté équipement, la R offre une dotation riche, comprenant une sellerie en cuir et alcantara, la climatisation automatique, une préparation pour téléphone, des rétroviseurs rabattables électriquement, une alarme volumétrique et la connectique pour le lecteur MP3 ou l'I Pod.

Quoique disposant d'un empattement identique à celui de la Golf V, l'espace est compté en largeur et surtout en hauteur et ce qui n'arrange rien, la petite lunette arrière réserve une vision assez médiocre. Bon point, en revanche, pour le coffre, qui brille par sa belle contenance (292 litres).

Sous le capot, le Sirocco abrite le 2.0 tsi de 265 ch emprunté à la S3. Plus léger que la compacte, le coupé en tire un meilleur profit, puisqu'il ne lui faut que 6,5 s pour passer de 0 à 100 km/h. Les reprises devraient être de la même trempe, grâce aux 350 Nm de couple disponibles entre 1700 et 5000 tr /min. Pour transmettre cette horde de chevaux, le Sirocco R fait confiance à une boîte manuelle ou DSG à six rapports.

Profitant des soubassements de la Golf et de ses voies élargies, le Sirocco a pour terrain de prédilection les parcours sinueux, où sa direction précise et ses prises de roulis limitées font merveille. Dommage que l'ESP ne soit pas déconnectable, privant les amateurs de conduite sportive d'exploiter tout le potentiel de la voiture. En revanche, le différentiel électronique XDS permet à la bête de préserver sa motricité sur tout type de revêtements et quelles que soient les conditions de roulage. Ce dispositif se révèle être particulièrement utile sur une traction avant de plus de 260 ch comme le Sirocco R.

Typé sport, ce modèle est également adapté à un usage quotidien, grâce au réglage confort qu'offre sa suspension pilotée DCC qui n'est disponible qu'en option. Pour les amateurs de sensations fortes, le mode Sport est plus indiqué, car il permet d'imprimer plus de rigidité au comportement et de consistance à la direction.

AUTO *Nouveauté*

par Karim Raouf

PEUGEOT RCZ

1.6 THP 200 ch

Bel exercice de style

À l'image de son cousin Citroën avec sa série DS, inaugurée par la DS3, Peugeot fait à son tour une incursion dans la niche des produits décalés hors gamme, avec son coupé RCZ. Pour la firme de Sochaux, l'objectif est de renforcer l'image de la marque, avec une collection de modèles dénommée «Hors Série» et dont le RCZ est le premier fruit. Révélé sous la forme d'un Concept Car lors du Salon de Francfort 2007, le RCZ suscite au premier coup d'œil une véritable émotion grâce à sa ligne sculpturale compacte. Sans copier l'Audi TT, son concurrent d'Ingolstadt, le coupé présente un profil similaire, tout en se distinguant par un design spécifique. Hormis la face avant qui rappelle la 308, le reste est inédit, notamment les arches de toit fuyantes, les ailes musclées, le diffuseur arrière, les feux arrière en amande, ainsi que l'original double bossage du toit et de la lunette arrière.

À l'intérieur, le RCZ joue une autre partition, celle d'une présentation haut de gamme, mais sobre. Ainsi en est-il de la planche de bord, recouverte de cuir à double couture, du graphisme soigné des compteurs ou de la petite horloge entre les deux aérateurs. Mais le RCZ est voué avant tout au plaisir de la conduite, comme le confirment le levier de vitesses court, les baquets arborant un lion sérigraphié ou le volant à méplat...Côté équipement, le RCZ ne propose qu'un seul niveau de finition, mais avec plusieurs possibilités de personnalisation. Parmi les choix proposés, on peut citer les jantes de 18 ou 19 pouces, les placages en alu ou façon piano black, des arches de couleur différentes, le toit normal ou en carbone...

Il sied, par ailleurs, de signaler que le coupé sochalien ne se révèle accueillant qu'aux places avant, les places ar étant presque inexistantes ou en tous cas inexploitables, sauf pour y déposer des bagages. En revanche, le coffre s'avère suffisamment spacieux pour envisager un week-end à deux. Il peut doubler sa capacité banquette rabattue (de 321 à 639 dm3 annoncés).

Comme c'est de tradition au sein de la marque, la tenue de route a été particulièrement bien soignée. Ainsi, le coupé hérite des trains roulants de la 308, dont les voies avant et arrière ont été élargies respectivement de 44 et 63 mm et voit son centre de gravité abaissé de 40 mm. La version 200 ch reçoit en plus des jantes de 19 pouces, une barre anti-rapprochement spécifique sur le train avant, ainsi que des pivots et des disques de freins avant de plus gros diamètre.

Au chapitre mécanique, le plus sportif des RCZ fait appel à un moteur 1.6 turbo qui délivre 200 ch. Doté du calage variable des soupapes, le petit quatre cylindres est vaillant, puisqu'il propulse le coupé sochalien à plus de 235 km/h et avale le 0 à 100 km/h en seulement 7,5 secondes. Cerise sur le gâteau, ce bloc accompagne ses montées en régime par une sonorité sympathique diffusée dans l'habitacle grâce à une membrane qui vibre sous l'effet d'une partie des gaz d'échappement.

Enfin, pour les éventuels intéressés, ce beau coupé est disponible chez Sopriam, l'importateur marocain de la marque au lion, mais uniquement en version d'attaque, qui développe 150 ch.

PEUGEOT
PS-777-AP

par Karim Raouf

AUTO *Nouveauté*

Bye bye la grisaille, *bonjour le soleil !*

Dès l'apparition des premiers rayons de soleil, la balade en voiture décapotée se fait de plus en plus désirer. En effet, rouler cheveux au vent offre une sensation grisante de liberté et permet, en outre, de bien profiter du beau temps. Jadis considéré comme un marché de niche, le segment des cabriolets s'est considérablement développé à la grande satisfaction des constructeurs, qui se sont bousculés au portillon. Ce mois-ci, nous braquons les projecteurs sur une brochette de cabriolets les plus représentatifs de la fourchette 200 000 - 400 000 DH.

Fiat 500 C // À partir de 209 000 DH

Deux ans après le lancement de la 500, Fiat lance sa variante ouverte appelée la 500 C. Il ne s'agit pas d'un vrai cabriolet, puisque les arches latérales ne sont pas amovibles. Seuls le toit souple et la lunette arrière peuvent s'ouvrir. Cette architecture a l'avantage de garantir une plus grande rigidité, ce qui a permis à la 500 C d'obtenir 5 étoiles aux tests Euro-NCAP. Pour le reste, le pot de yaourt garde toujours la sympathique bouille qui a fait le succès du coupé. Les adeptes de la conduite cheveux au vent apprécieront certainement la possibilité de manœuvrer la capote en roulant jusqu'à 60 km /h. L'intérieur, qui est identique à celui du coupé, séduit par sa présentation rétro, qui ravira les nostalgiques de l'époque de la dolce vita. Il y a lieu de noter qu'il est possible de personnaliser la carrosserie et l'habitacle selon différentes palettes de couleurs. Seule ombre au tableau, une habitabilité arrière mesurée, tant au niveau de l'espace aux genoux qu'à celui de la garde au toit. Au chapitre mécanique, le catalogue de l'importateur marocain prévoit trois blocs : un 1.2 l et un 1.4 l développant respectivement 69 ch et 100 ch et un 1.3 diesel de 75 ch.

Audi A3 cabriolet // À partir de 27 500 euros

Lancée en 2008, l'Audi A3 cabriolet a opté à l'instar de sa rivale la plus directe, la BMW série 1 cabrio, pour la capote en tissu, qui dénature moins la ligne que le toit en dur. À l'extérieur, s'il reprend les principaux attributs stylistiques de l'A3 «normale», le cabriolet adopte de nouveaux optiques à feux de jour à LED, ainsi qu'une poupe inédite assez abrupte, avec son capot de malle très court. L'habitacle, lui, s'apprécie par son habitabilité généreuse et sa présentation soignée. L'Audi A3 se montre également attentionnée vis-à-vis du conducteur comme le prouvent le volant à trois branches, le levier de vitesses court ou encore les aérateurs ronds sertis de chrome. Côté motorisation, le cabriolet se contente de reprendre les quatre motorisations qui animent déjà la berline éponyme. Il s'agit

en version essence du1.8 TSI de 160 ch et du 2.0 TFSI de 200 ch, livrables avec la boîte robotisée S-Tronic à double embrayage et en version diesel, du 1.9 TDI de 105 ch et du 2.0 TDI de 140 ch.

Série 1 cabriolet // A partir de 355000 DH

Énième déclinaison de la lignée de la série 1, la version décapotée permet à BMW de mettre un pied dans le juteux segment des petits cabriolets premium. Dérivé de la série 1 coupé, le cabriolet en reprend la proue, mais s'en démarque à l'arrière par une poupe spécifique, à la fois classique et racée. À l'instar des autres variantes, la série 1 cabriolet ne fait pas d'étincelles côté habitabilité, surtout à l'arrière, où l'espace est compté. Il s'agit donc plus d'une 2+2 que d'une vraie 4 places. Le coffre n'est pas mieux loti, par la faute d'un puits de capote encombrant. En termes de confort, le plus petit cabriolet de la marque à l'hélice innove en proposant la climatisation régulée. Celle-ci permet, en roulant décapoté, de réguler la température en fonction de l'ambiance extérieure, de l'intensité de l'ensoleillement et de la vitesse du véhicule. Comme d'usage chez le constructeur munichois, le comportement routier s'avère dynamique, permettant de tirer toute la quintessence des motorisations, qui s'échelonnent du paisible 1.8 l de 136 ch au fougueux 3.5 l, développant 306 canassons.

par Walid Benslimane

AUTO Nouveauté

Mazda MX 5 // À partir de 315 000 DH

Cabriolet le plus vendu de l'histoire de l'automobile, le MX-5 s'est fortement inspiré du concept des petits roadsters anglais des années 60, tout en le réactualisant. La troisième génération lancée en 2005 a reçu un restylage en 2009, avec notamment un avant redessiné, intégrant désormais une calandre plus large, de nouveaux phares et des feux antibrouillard. L'intérieur a également subi un toilettage, qui se traduit entre autres par une console centrale réaménagée, une instrumentation modifiée et des poignées de porte revues. Le client a le choix entre une capote en toile ou un toit rigide escamotable à commande électrique, dont la manœuvre s'effectue en seulement 11 secondes. En plus de sa frimousse attachante, le sympathique cabriolet nippon se distingue par son équipement très fourni, qui offre d'entrée de jeu la climatisation automatique, le coupe-vent et un performant système Bose Surround. Typé propulsion, le MX-5 affiche un comportement enjoué, tout en se révélant prévisible, grâce à une répartition des masses idéale (50/50). Pour animer ce roadster cabriolet, Mazda a fait appel aux services de blocs essence : le 1.8 de 126 ch et le 2.0 de 160 ch. C'est cette dernière configuration qui est retenue par JAMA auto, l'importateur marocain de la marque.

Mini Cabriolet // À partir de 332 000 DH

Lancée en 2009, l'actuelle génération de la Mini cabrio n'enregistre pas d'évolution stylistique par rapport à la précédente, hormis un capot plus haut, pour mieux protéger les piétons et des arceaux de sécurité escamotés. Il

manque pas d'allure. En revanche, côté habitabilité, elle marque le pas, malgré une longueur plus importante que sa devancière. L'espace arrière étant étriqué, les places arrière ne serviront que d'appoint. Plus lourd que le coupé, le cabriolet se montre moins agile, mais se rattrape par son confort plus moelleux. Il affiche également un niveau d'équipement correct et propose même en option un filet anti-remous, qui se révèle utile à vive allure. Suffisamment alerte et surtout sobre, le 1.6 l de 120 ch, conçu avec BMW, permet au 207 cc de revendiquer des performances honnêtes. Dans sa configuration turbocompressée, il offre une meilleure allonge, grâce à ses 150 ch.

Peugeot 308 CC // À partir de 299 900 DH

Dérivant étroitement de la berline, le 308 CC en reprend les principaux traits, notamment une proue agressive et une ligne de caisse plongeante. Inédite, la poupe se démarque par son aspect massif et son capot de malle protubérant. Pratique, le toit rigide escamotable se replie de manière automatique en 20 secondes. À l'intérieur, la lionne se montre accueillante avec ses sièges bien dessinés, dont le dossier intègre l'appuie-tête. Des détails tels que les pédaliers et repose-pieds en alu ajoutent un zeste de sportivité à un habitacle globalement bien fini. Bénéficiant de mensurations respectables, le cabriolet sochalien offre un espace à bord généreux, permettant à quatre adultes de se retrouver à leur aise. La capacité de chargement est à l'avenant, avec un coffre de 403 l, mais qui se réduit à 226 l toit ouvert. Héritant des trains roulants de la berline, la 308 CC réalise un bon compromis entre confort et dynamisme de comportement. Au catalogue, deux blocs sont proposés : un 1.6 l qui développe en version essence 120 ch et en version diesel 110 ch.

par Walid Benslimane

AUTO Nouveauté

Renault Mégane Coupé Cabriolet // À partir de 24 900 euros

Dernier né de la famille Mégane 3, la configuration Coupé-Cabriolet arrive avec l'ambition de damer le pion à sa rivale de Sochaux. Si de l'avant, la Mégane CC donne le ton en adoptant la face agressive du coupé, elle se révèle plus classique à l'arrière en s'affublant d'une poupe au design plus conventionnel. Le toit constitué de deux éléments vitrés ajoute à la luminosité de l'habitacle, mais n'est manoeuvrable qu'à l'arrêt. À l'intérieur, la planche de bord élégante de la berline est reconduite, même si l'ergonomie laisse quelque peu à désirer. L'habitabilité arrière n'est pas non plus le point fort de la française, qui se rattrape en revanche par un coffre de 447 l, facilement accessible par un grand couvercle. Sur route, la CC devrait privilégier à l'instar du coupé le confort et la facilité d'utilisation. Sa direction revue et corrigée est à même de lui garantir une tenue de route sans problème. Pour satisfaire tous les goûts, la CC s'est dotée d'une large palette de motorisations : en version essence, on retrouve le 1.6 de 110 ch, suivi du 1.4 tce de 130 ch et du 2.0 d'une puissance de 180 ch. L'offre diesel, tout aussi riche, s'articule autour du 1.5 dci de 110 ch, du 1.9 dci de 130 ch et du puissant mais sobre 2.0 dci de 160 ch.

Volkswagen EOS // À partir de 349 000 DH

En attendant un imminent restylage, la VW Eos séduit toujours par sa ligne empreinte de classicisme et d'élégance. En guise de couvre-chef, elle adopte un innovant toit pliable en trois parties, doublé d'un toit ouvrant en configuration coupé. La présentation est aux standards de la marque, ainsi que le prouve la planche de bord ergonomique, à la finition soignée. Côté habitabilité, l'avant est privilégié en termes d'espace par rapport à l'arrière, qui est pénalisé par un manque de largeur et une garde au toit limitée en position coupé. Quoiqu'affichant des tarifs assez élitistes, l'EOS ne se montre pas généreuse côté équipement, qui se révèle plutôt chiche. En revanche, elle affiche une bonne tenue de route, conciliant dynamisme et confort. La direction précise et les suspensions, certes un peu dures, autorisent un comportement de haut niveau. Au volet mécanique, l'importateur marocain n'a retenu que l'offre essence, à savoir le 2.0 FSI en configurations 150 et 200 ch.

CASABLANCA MARINA

LIVING · LEISURE · BUSINESS

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

KLEIN EURO RSCG

par Geraldine Dulat

ENTRETIEN *du mois*

Mehdi Bennani

Objectif : Formule1

Après s'être illustré à tous les niveaux de la compétition en monoplace, à l'exception de la formule 1, Mehdi Bennani est aujourd'hui le seul pilote arabe et africain à participer au championnat du monde WTCC. Arrivé à maintes reprises aux portes de la F1 sans pouvoir l'intégrer, aujourd'hui, il n'en démord pas et croit dur comme fer à sa bonne étoile. Retour sur un parcours qui force le respect.

Après s'être illustré à tous les niveaux de la compétition en monoplace, à l'exception de la formule 1, Mehdi Bennani est aujourd'hui le seul pilote arabe et africain à participer au championnat du monde WTCC. Arrivé à maintes reprises aux portes de la F1 sans pouvoir l'intégrer, aujourd'hui, il n'en démord pas et croit dur comme fer à sa bonne étoile. Retour sur un parcours qui force le respect.

Mehdi Bennani

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

C'est par le biais de mes parents, que j'accompagnais dans les courses nationales. À chaque fois que j'assistais à une course, j'avais les yeux qui brillaient et je nourrissais l'espoir de prendre un jour leur place dans les courses.

Le passage à la compétition s'est-t-il fait naturellement ? Vos parents vous ont-ils appuyé ?

Au départ, mes parents n'étaient franchement pas chauds pour que je fasse carrière dans le sport automobile. Ils considéraient que la course automobile était un sport coûteux et qu'il n'avait pas une grande popularité au Maroc. Mais, malgré leur réticence, je ne pouvais refouler ma passion et je restais à l'affût de chaque occasion pour piloter. Mon obstination a fini par payer, puisque mes parents vont changer d'avis suite à ma première victoire au championnat national de kart à l'âge de 15 ans. À l'époque, c'est un ami qui m'a prêté son engin et je me rappelle avoir dominé la course de la tête et des épaules, en décrochant à la fois la pole position et la victoire. Mais la course de kart qui m'a le plus marqué est le grand prix de Belgique. J'y ai participé afin de comparer mon niveau à celui des Européens. À l'issue d'une course très disputée, j'ai remporté la 2e place. Cette performance m'a rassuré sur mon potentiel, mais je ne me suis pas pour autant endormi sur mes lauriers, puisque j'ai continué à m'entraîner pour améliorer mon niveau. Ma performance n'est pas passée inaperçue puisqu'un sponsor m'a remarqué et s'est intéressé à moi. Il m'a tout de suite fait la proposition de participer aux côtés de ma mère (ndlr Samira Bennani, pilote marocaine) au trophée Palio. À l'âge de 16 ans, je n'avais pas encore mon permis, et j'ai dû piloter avec l'autorisation de la Fédération. Lors de ma première course, ma mère avait prédit que je n'allais pas faire d'étincelles, en raison de mon inexpérience. Mais, finalement, j'ai crée la surprise en remportant la course.

Comment est venue l'idée de votre engagement dans la filière FFSA ? Cette formation a-t-elle apporté une réelle plus value à votre carrière ?

Ma carrière va prendre un autre tournant quand l'ex-manager d'Alain Prost me conseillera de me présenter à la sélection de la filière FFSA en France. L'objectif de «La Filière FFSA» est de former les élèves-pilotes et de promouvoir les meilleurs d'entre eux pour leur permettre d'accéder à une carrière professionnelle.

Au départ, l'idée n'a pas vraiment emballé mes parents, qui n'avaient pas les moyens de financer ma formation. Mais la force de persuasion du manager qui nous a facilité les contacts sur place a fini par avoir raison de leur appréhension. Je

me suis alors présenté à la sélection qui mettait aux prises 150 pilotes et j'ai été retenu. Grâce au soutien de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, j'ai pu suivre la voie de la monoplace -Formule Campus Renault- qui a été pour moi une très bonne entrée en matière pour accéder au niveau professionnel. De cette expérience, je retiendrai surtout ma prestation lors de la course inter écuries du Mans, où j'ai été classé quatrième.

Votre distinction en formule Campus vous a ouvert les portes de la formule BMW. Pouvez-vous nous parler de cette expérience ?

Ma très bonne prestation en Formule Campus m'a permis d'accéder à la formule BMW en 2004. J'ai passé une saison idéale à tous les niveaux. D'une part, l'organisation des courses de la formule BMW une heure avant le démarrage de celles de la F1 m'a rapproché d'un milieu que je désirais tant découvrir, celui de la discipline reine du sport automobile. D'autre part, le plateau relevé m'a permis d'en découdre avec des pilotes plus aguerris, qui avaient le championnat en ligne de mire. Pour une première participation, le bilan a été plus qu'honorable, puisque j'ai à plusieurs reprises arpenté le podium en tant que vainqueur ou second. Mais la victoire qui m'a le plus marqué a

Mehdi Bennani chez l'écurie Proteam en 2011

Pour sa deuxième saison en championnat du monde WTCC, le pilote marocain Mehdi Bennani pilotera pour l'équipe BMW Proteam. Cette écurie italienne passe pour être le team privé le plus titré dans le Championnat du monde, avec pas moins de quatre titres chez les indépendants (2005, 2007, 2008 et 2010). Décidément, le pilote marocain n'a rien laissé au hasard, lui qui vise cette année le titre de champion du monde. Sa nouvelle arme n'est autre que la dernière évolution de la BMW 320si dotée du tout nouveau moteur 4 cylindres 1600cm3 turbo. La saison qui comporte 12 manches débutera les 19 et 20 mars avec le Grand Prix du Brésil.

Mehdi Bennani

été celle du grand prix de Malaisie, où j'ai réalisé le meilleur tour en course. Ces résultats m'ont permis de terminer la saison à la deuxième place et à la première au classement Rookie (classement des pilotes participant pour la première fois).

Au fil des victoires, votre cote est montée en flèche, à telle enseigne que vous avez été approché par des managers d'écuries évoluant en F1. Comment avez-vous négocié ce virage ?

Grâce à ma prestation en formule BMW, j'ai tapé dans l'œil de plusieurs managers de formule 1. J'ai même eu une proposition concrète de la part d'Eddie Jordan (patron de l'écurie Jordan de F1) qui a affiché de l'intérêt pour moi en tant que pilote marocain qui avait beaucoup de potentiel. Mais cette chance d'intégrer le microcosme de la F1 a été avortée par la faillite de l'écurie Jordan. Je tiens tout de même à rappeler que la F1 est un championnat politique. Il est vrai qu'en accédant à l'antichambre de la formule 1 (ndlr formule 3000), j'ai été à deux doigts de réaliser mon rêve, celui de piloter dans le championnat de sport automobile le plus prestigieux et aussi le plus médiatisé au monde. Mais, j'aurais souhaité plus d'engagement de la part de mon pays pour la réalisation de cet objectif, ce qui aurait constitué un important appui. D'ailleurs, c'est grâce au soutien de son pays tout entier que le pilote polonais Kubica, qui pilotait avec moi en World Series by Renault, a pu prendre part au championnat de F1.

Y a-t-il aujourd'hui une actualité par rapport à votre projet d'intégrer la F1 ?

La formule 1 reste une voie toujours possible pour moi. Elle l'est d'autant plus que J'ai toujours l'âge pour piloter dans ce championnat. Cette année, je me battrai pour remporter le championnat du monde WTCC, pour accroître mes chances d'avoir un baquet en F1 l'année prochaine.

Votre accession à la World Series by Renault et à la F3000 vous a rapproché du pinacle. De quelle manière, ces deux expériences vous ont-elles marqué ?

Mon démarrage dans la Word Series by Renault en 2005 n'a pas été de tout repos, car l'enjeu à relever était de taille. Il fallait en effet que je pilote une monoplace d'une puissance de 600 cv et qui ne pèse pas plus de 500 kg sans faire de tests au préalable, faute de budget. Donc, j'ai dû faire contre mauvaise fortune bon cœur et je me suis lancé directement dans la compétition. Ce n'était pas du tout évident, car il fallait en découdre avec des pilotes plus aguerris à plus de 300 km/h entre les rails du circuit de Monaco. Je profite de l'occasion pour rendre hommage au team qui m'a soutenu dans cette épreuve difficile. Au début, j'étais très lent, parce qu'il me fallait du temps pour prendre mes marques. Au bout du troisième tour, je me suis libéré et au fil des tours, j'ai senti que la qualification était dans mes cordes. Au terme des qualifications, j'ai pu décrocher, à mon grand soulagement, une place sur la grille de départ du prestigieux grand prix de Monaco. Ce baptême du feu réussi a été de bon augure pour la suite, puisque je me suis classé dans le top 10 des autres courses que j'ai pu disputer. Malheureusement, le manque de budget m'a encore une fois joué un mauvais tour en m'obligeant à ne disputer que 6 courses sur 12. L'année suivante, j'ai vécu le même scénario dans la mesure où je n'ai été sur la grille de départ que trois ou quatre fois.

En 2007, j'ai franchi le palier supérieur en accédant à la F3000 qui est l'antichambre de la F1. J'ai eu

le privilège de participer à toutes les courses du championnat et j'ai fini la saison en apothéose en me classant quatrième lors de la finale qui s'est déroulée sur le circuit du Nürburing (Allemagne). Il est important avant de conclure ce point, de souligner que j'ai vécu la période de 2006 à 2008 en pensant constamment à la F1 et en m'accrochant à l'espoir d'avoir très vite une place dans ce championnat. Mon attente était d'autant plus justifiée que j'avais réalisé l'exploit de piloter en F3000, malgré les moyens financiers limités dont je disposais.

Ce qui est grisant pour un pilote c'est la sensation de vitesse. Pouvez-vous nous décrire ce qu'on peut ressentir au volant de monoplaces aussi puissantes ? Et comment arrivez-vous à juguler la peur de l'accident ?

Il faut savoir qu'à ce niveau de la compétition, le résultat peut se jouer au dixième de seconde près. Les performances d'une F3000 sont proches de celles d'une F1. Au départ, j'ai été impressionné en me retrouvant dans des courbes à 270 km/h et en pointant à 300 km/h et plus. Mais ce qui est le plus impressionnant, c'est le freinage de ces voitures. Pour négocier la première épingle du circuit de Monza par exemple, les monoplaces passent de 300 à 70 km/h sur 50 mètres. À de telles vitesses, il est tout à fait normal de penser au risque d'accident qui peut se produire à n'importe quel moment. Toujours est-il que lors qu'un accident se produit à grande vitesse, le pilote n'a pas le temps de réaliser ce qui lui arrive et généralement, il ne fait que subir. Heureusement, que les normes draconiennes de la FIA ont rendu les circuits professionnels plus sûrs. Personnellement, j'ai fait des sorties et même des accidents assez violents, mais je n'ai réalisé le risque encouru qu'après la fin de la course. Il faut savoir que lors d'une course, chaque pilote est concentré au maximum sur le pilotage, parce que chaque millième de seconde peut faire la différence. Pour le commun des mortels, une seconde c'est insignifiant, mais à l'échelle d'un championnat de F 3000 ou de F1, c'est énormeE. La recherche de la performance maximale est une obsession pour tous les pilotes

Mehdi Bennani

de haut niveau, qui n'hésitent pas à flirter avec la limite pour grappiller des dixièmes de secondes. Mais ce n'est pas qu'une affaire de pilotes, puisque la contribution des ingénieurs est déterminante pour l'obtention d'une voiture compétitive.

En participant au WTCC vous vous êtes éloigné de la monoplace. Pourquoi un tel changement ?

Le WTCC est un championnat du monde, au même titre que la F1 ou le WRC. Les pilotes qui y participent font partie du gotha du sport automobile. Ainsi en est-il par exemple de Gabriele Tarquini, ex-pilote de F1 ou du champion du monde en titre de la discipline Yvan Muller, qui est un ancien pilote F3000. Du coup, il difficile de tirer son épingle du jeu dans un championnat aussi relevé, surtout lorsqu'on est nouveau pilote. Personnellement, j'ai débuté l'aventure WTCC en procédant à des tests sur une Seat appartenant à l'écurie française Exagon. Le test s'est révélé concluant, puisque j'étais dans les meilleurs temps. Faute de budget, je n'ai pas pu disputer les trois premières courses. Donc, j'ai démarré mon aventure WTCC en 2009 directement avec le Grand Prix de Marrakech. Ce fut une course emblématique pour moi, car non seulement c'était la première fois que je pilotais dans un championnat du monde sous les yeux du public marocain, mais j'ai également remporté la victoire. Le reste de la saison s'est globalement déroulé sous de bons auspices et plus particulièrement à Pau où j'ai réalisé le meilleur tour en course.

Ma prestation lors de ma première saison en WTCC a été remarquée par quelques teams dont BMW qui m'a proposé de courir sous ses couleurs en 2010. Donc, je me suis joint au team Vickers, avec lequel j'ai pu décrocher la 5e place au classement des indépendants et être dans les 15 premiers au classement général. Malgré ces résultats encourageants, je dois avouer que je ne me sens pas aussi à l'aise que les autres pilotes avec qui je croise le fer pendant chaque course. En effet, à ce niveau de la compétition, les pilotes se consacrent entièrement à l'entraînement et à la préparation des courses, alors que pour ma part, je dois également me démener pour trouver le sponsoring. C'est vraiment handicapantE Néanmoins, je tiens à remercier chaleureusement les partenaires dont le soutien me permet de continuer à piloter.

Comment avez-vous négocié votre passage de la monoplace à la berline. Y a-t-il des différences notables en termes de pilotage ?

Au départ, j'ai appréhendé ce passage, vu que mon expérience était axée exclusivement sur le pilotage de la monoplace. Toutefois, je me suis aperçu par la suite que cette dernière et le WTCC étaient finalement très proches. En effet, en termes de pilotage, le WTCC n'est pas très différent de la monoplace, puisqu'il dispose également d'une aérodynamique très travaillée, ainsi que d'un châssis tubulaire.

Pouvez-vous nous décrire ce que vous avez ressenti en pilotant au Grand Prix de Marrakech ?

Il y a beaucoup d'émotion, car c'est la première fois que je prenais part à une course d'un championnat du monde au Maroc. J'ai également ressenti beaucoup de stress, alors que d'habitude, je suis très zen. En effet, je portais sur mes épaules la lourde responsabilité d'être à la hauteur des attentes du public marocain. Bien entendu, il ne m'est jamais passé par la tête que je pouvais remporter une victoire dès ma

première participation au championnat du monde, mais j'étais résolu à faire de mon mieux pour remercier mes compatriotes qui ont été nombreux à se déplacer pour me soutenir. Je voulais aussi prouver à ceux qui suivent de près ma carrière que je mérite ma place parmi les premiers pilotes mondiaux et que j'ai le niveau pour évoluer en F1. C'était en quelque sorte un examen pour moi, mais sans préparation, si j'ose dire, puisque je suis passé directement aux qualifications sans avoir fait les deux manches précédentes. Je me rappelle qu'avant les premiers essais libres, le team manager m'a dit que si j'arrivais à me classer dans le top 8, c'était impeccable. À l'issue des essais, j'ai réalisé le cinquième temps. Lors des qualifications, j'ai fait mieux en décrochant la deuxième place sur la grille de départ. Ce résultat a surpris tout le monde, y compris moi-même. Le team manager qui venait de réaliser son meilleur résultat m'a beaucoup félicité. Pour ma part, je me suis efforcé à rester très concentré sur ma course, qui s'est d'ailleurs très bien passée. À la surprise générale, j'ai remporté la victoire, malgré le fait que les courses WTCC sont très difficiles, parce que plus éprouvantes physiquement que la F3000, à laquelle j'étais habitué. Moi-même je n'en revenais pas. À partir de là, les autres teams se sont intéressés à moi de très près et m'ont félicité. Suite à cette victoire, ma confiance en mon potentiel s'est davantage consolidée, car j'ai pu tenir la dragée haute à des pilotes de renom, qui ont plus d'expérience et de moyens.

Pensez-vous que l'organisation du Grand Prix de Marrakech déclenchera une dynamique permettant de développer ce sport au Maroc ?

C'est justement le but de l'organisation d'une telle manifestation au Maroc. Pour notre pays, c'est un privilège que d'accueillir une manche du championnat du monde WTCC. Cela vous place illico au cœur du sport automobile de haut niveau. Pour donner toute la mesure de l'importance de l'organisation d'un tel évènement, je dirai qu'abriter une manche du championnat du monde WTCC est similaire à bien des égards à l'organisation d'une Coupe du monde de football. J'espère, en tous cas, que le Maroc continuera à organiser le race of Morocco et que ce dernier ne sera que le début d'une série d'évènements de même calibre et pourquoi pas de compétitions plus prestigieuses encore, comme la F1.

Quelles sont à votre avis les actions à entreprendre pour développer le sport automobile au Maroc?

J'ai l'exemple de la filière FFSA -l'Académie française de sport automobile- en tête. La mise en place de cette filière a permis l'éclosion d'une génération de jeunes pilotes de haut niveau, qui

Mehdi Bennani

font aujourd'hui l'actualité dans des championnats tels que la F1, le WTCC, la F 3000. Je pense que la mise en place d'une telle académie au Maroc est incontournable pour le développement du sport automobile. Bien entendu, l'investissement dans l'infrastructure est également nécessaire pour la promotion de ce sport. Et je pense que le Maroc a encore beaucoup à faire à ce niveau.

Vous avez été plusieurs fois champion du Maroc de course automobile. Quel regard portez-vous sur ce championnat ?

J'ai une vision très positive de ce championnat. Je continue à m'y intéresser de près et j'assiste aux courses à chaque fois que j'en ai la possibilité. C'est pour moi un plaisir renouvelé de retrouver ce milieu où j'ai vécu des moments inoubliables. Les pilotes sont comme une famille et entretiennent de très bonnes relations entre eux, mais cela ne les empêche pas de se livrer à d'intenses joutes sur le circuit, pour le plus grand bonheur du public.

Quels sont vos projets pour l'année 2011 ?

Cette année, j'entame ma saison en WTCC, avec une autre écurie de la marque à l'hélice. J'ai pour ambition de décrocher la timbale en remportant le championnat du monde. Si j'y parviens, j'aurai de fortes chances d'intéresser le cercle restreint de la formule 1. D'ailleurs, je continue toujours de me préparer dans cette optique en faisant des tests en F3000 et en m'astreignant à un entraînement draconien pour avoir toujours les pieds dans les starting blocks.

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

Avoir une bonne condition physique est parmi les ingrédients de la réussite en sport automobile. Tous les pilotes et a fortiori ceux de haut niveau passent une bonne partie de leur journée à faire de l'exercice physique. Et contrairement aux stéréotypes largement diffusés selon lesquels le sport automobile n'est pas éprouvant physiquement, le pilote est très sollicité pendant la course, surtout s'il est engagé dans des compétitions de haute volée. Pour vous donner une idée, je perds jusqu'à 2, 5 kg par course ! Donc, pour bien m'entretenir, je dédie trois heures par jour à l'entraînement et je suis très porté sur des activités comme le squash, le cardiotraining ou le karting. De plus, avant les courses, je suis astreint à un régime alimentaire spécifique. Le fait de faire beaucoup de tests sur circuit est tout aussi important pour maintenir un bon niveau. Cette année, j'essaierai d'en faire au maximum, pour me bien me préparer aux douze grands prix du championnat du monde WTCC.

Quel est votre pilote préféré ?

Pour moi, le Brésilien Ayrton Senna a été le meilleur pilote de tous les temps. En plus de ses qualités humaines et de ses projets caritatifs, c'était quelqu'un qui pilotait à cœur ouvert. Il ne rechignait pas à prendre des risques et il flirtait toujours avec la limite. Et c'est pour cela qu'à mes yeux, il méritait amplement ses victoires.

Quel conseil donneriez vous aux jeunes Marocains qui veulent faire carrière dans le sport automobile ?

La pratique du kart est un très bon exercice pour apprendre à piloter. D'ailleurs, tous les pilotes de haut niveau se sont initiés au pilotage en pratiquant intensément le kart au début de leur carrière. Au Maroc, nous avons trois pistes de kart (Khouribga, Benslimane et Marrakech) qui offrent aux jeunes la possibilité de mettre le pied à l'étrier. Personnellement, je m'occupe de l'initiation de quelques jeunes aux techniques de pilotage. Et pour ceux ou celles qui sont intéressés peuvent m'envoyer leur demande sur mon site www.mehdibennani.com

Quel modèle de voiture de sport affectionnez-vous ?

Je suis un amateur des packs M de la marque BMW. Ces voitures bénéficient du savoir-faire du constructeur munichois, qui s'est forgé une réputation de motoriste hors pair ainsi que de son expertise dans la compétition automobile. Aujourd'hui, les solutions technologiques développées initialement pour les voitures de course permettent à la marque à l'hélice de concevoir des motorisations plus performantes, tout en ne sacrifiant rien à la fiabilité.

par Lina Mouafak

AUTO *Légende*

La saga des séries M de BMW L'excellence au service de la performance

Histoire et nostalgie

6JDS056

M6

À l'instar de la gamme RS de la firme d'Ingolstadt et d'AMG de Mercedes, le sigle «M» correspond dans le patrimoine de BMW à une race particulière de voitures, qui portent haut et fort l'étendard de la haute technologie et de la performance pure. Incarnant le savoir-faire de la marque munichoise

en tant que motoriste hors pair et conceptricede châssis sportifs, les modèles badgés «M» ne se révèlent pas moins parfaitement vivables au quotidien.
Une homogénéité devenue une marque de fabrique de Motorsport qui, en l'espace de 30 ans, s'est forgée une réputation d'excellence.

La saga de la série M commence en 1972, lorsque deux employés de Ford Racing rejoignent le département «course» de BMW et décident d'opérer une montée en puissance, en l'érigeant en structure indépendante et plus efficiente. Ainsi, la Motorsport Division voit le jour et s'attelle à la transformation de la 3.0 CSL, qui devient une vraie bête de course. Celle-ci s'impose sur circuit et fait les beaux jours de la marque à l'hélice jusqu'en 1978. Toutefois, la suprématie de Porsche en compétition scelle définitivement son sort et pousse Motorsport à développer une voiture dédiée spécifiquement à la compétition. Ce projet a été néanmoins retardé par le règlement, qui exige la production d'au moins 400 voitures de série pour pouvoir participer aux courses. Le modèle, qui en est le fruit, la M1 Procar, a été finalement homologuée en 1981, mais devient, entre temps, obsolète par rapport à la concurrence. Pour remettre les pendules à l'heure, BMW se lance sans tarder dans la production d'une voiture de série badgée «M», dont le stylisme a été confié au maître designer Giorgetto Giugiaro. Initialement développée par Lamborghini, la M1 a été grandement inspirée par les super sportives italiennes, tant au niveau de l'esthétique que de la puissance (277 ch). Toutefois, pour des raisons de fiabilité et de manque de polyvalence, l'aventure M1 tourne court.

La carrière en demi-teinte de la M1 incite le constructeur munichois à changer son fusil d'épaule, en optant pour la production de voitures moins radicales. À cette fin, les ingénieurs du département Motorsport procèdent à la modification des modèles de la marque, en commençant par le coupé 635 CSI de 1983, qui accueille dans ses entrailles le moulin de la M1.
Poursuivant sur cette lancée, BMW donne dès l'année suivante le jour à la M5 qui, tout en se révélant très confortable et luxueusement équipée, revendique le titre de la berline de série la plus rapide du monde. Frisant les 250 km/h en pointe, la berline munichoise est mue par un surpuissant moteur de 286 ch.
En 1986, le désir d'arpenter les circuits s'empare à nouveau de BMW, qui se lance dans la production de la M3 E 30 pour homologuer un modèle de course. Rapidement, elle devient le must have des amateurs de conduite sportive, charmés par ses lignes musclées, sa motorisation pointue et son comportement très joueur. Ce formidable succès trouve son pendant sur circuit où la M3 glane le plus de titres en compétition.
À l'orée de la décennie 90, la division Motorsport accompagne BMW dans sa course à la puissance. La seconde génération de la M5 ouvre le bal, en réussissant à concilier raffinement et performances exceptionnelles, grâce à son 3,8 l de 340 ch.

Une homogénéité devenue une marque de fabrique de Motorsport qui, en l'espace de 30 ans, s'est forgée une réputation d'excellence.

Carlo Abarth

La 635csi Type E24 et la M1 signée Giugaro en haut à droite.

La M3 lui emboîte le pas dans la course à la sophistication et surtout à la puissance. Ainsi, le 4 cylindres disparaît du catalogue au profit d'un six cylindres de 3 l, développant 286 ch, qui a été porté par la suite à 320 ch. Décliné également en berline et en cabriolet, ce modèle connaît un succès retentissant, au point de devenir une icône.
Les berlines de la marque ne sont pas les seules à passer entre les mains du sorcier «Motorsport», les coupés y ont droit aussi. C'est le cas du magnifique coupé M, produit en 1988 à partir du roadster Z3. Son caractère viril et très typé sport en a toutefois limité la diffusion à un cercle restreint d'initiés.

Pour se vendre, l'italienne n'a pas lésiné sur les moyens. Elle a misé sur un tempérament brûlant, un look dément, un équipement plus que correct et un clin d'œil historique apte à chatouiller la fibre nostaligique des passionnés d'autos les plus aguerris !

À l'origine conçue dans le but de gagner des courses, les générations suivantes de la M3 (E30) furent avant tout développées à destination d'une clientèle de plus en plus nombreuse et amatrice de la super-sportive.

Le Coupé Z3 « M », présenté au salon de Frankfort en Allemagne en 1997

À partir de 1999, la division «M» rejoue la carte de la berline luxueuse et très performante, en lançant la M5 E39, qui n'est toutefois pas assemblée à la main comme les générations précédentes. Développant une puissance de 400 chevaux, la M5 ne s'embarrasse pas d'afficher ostensiblement sa suprématie par l'entremise d'une robe agressive à souhait.

Pourtant, la tentation de revenir aux sportives pures et dures fait à nouveau surface. Ainsi, après le lancement d'une génération encore plus performante de la M3, dotée d'un 6 cylindres de 343 ch, Motorsport produit une série dépouillée et plus radicale. La M3 CSL, qui se contente d'un équipement réduit à sa plus simple expression, fait étalage de tout son talent sur circuit pour le plus grand plaisir des aficionados.

Les amateurs de la balade cheveux au vent sont également à la fête, avec la production du M3 cabriolet, qui sait s'adapter à l'humeur de son conducteur, en passant rapidement du coupé paisible à un fauve prêt à avaler le bitume. Pour rappel, le 6 cylindres de 343 ch, qui a fait les beaux jours de la M3 et plus tard du Z4, s'est vu attribuer à six reprises «l'Engine of the Year Awards», en récompense de ses qualités exceptionnelles.

Avec le passage de Chris Bangle à la tête du département style de BMW, le design opère un virage à 360° et crée la controverse. Pourtant, la M5 lancée en 2004 met tout le monde d'accord sur son fabuleux potentiel dynamique et surtout mécanique : son V10, directement issu de la compétition, ne crache pas moins de 507 ch. Ces caractéristiques ne sont pas passées inaperçues auprès du jury de «l'International Engine of the Year Awards», qui l'a récompensé plus d'une fois.

La berline munichoise inaugure également un nouveau chapitre dans la technologie automobile, en proposant une transmission inédite à 7 vitesses avec 11 réglages, la modulation de la puissance moteur, une suspension paramétrableE.

L'année suivante, la M6 emboîte le pas à la M5, en lui empruntant son époustouflant moteur. Si le coupé munichois s'en trouve métamorphosé, cette inflation de chevaux n'altère toutefois pas son confort hérité de la série 6.

Une déclinaison break sera par la suite proposée à ceux qui ne veulent pas sacrifier l'habitabilité sur l'autel de la performance pure. Bénéficiant des mêmes attributs que la berline, le M5 break est ainsi suffisamment bien armé pour marcher sur les platebandes des modèles à l'anneau ou à l'étoile.

Toujours à l'affût des nouveautés du constructeur munichois, Motorsport ne résistera pas aux sirènes du Z4, dont la ligne aguichante ne pouvait le laisser indifférent. De coupé des quartiers chics, le Z4 s'est transformé en bolide au caractère bien trempé, qui exige de solides aptitudes de pilotage pour dompter sa cavalerie de 343 ch. Et c'est sans doute pour cette raison que sa diffusion est restée confidentielle, malgré son tarif plutôt abordable.

Moins typée, la dernière génération de la M3 ne manque pas non plus de virilité et peut même se targuer d'une puissance supérieure. En effet, sous son capot bosselé, qui en dit long sur ses prétentions, sommeille un V8 de 414 ch, qui fait parler la poudre. Ceci dit, cette sportive pur jus sait égale-

ment se montrer civilisée en se révélant parfaitement adaptée à un usage quotidien.
En 2009, Motorsport décide de lorgner les 4x4, en faisant passer les BMW X5 et X6 sous son label. Comme d'habitude, le sorcier de la marque à l'hélice n'y est pas allé avec le dos de la cuillère pour transformer ces deux soft-roaders en vraies furies. Au menu, un V8 Twin Turbo 4.4 développant 555 ch (soit 5 ch de plus que le Cayenne S), pour un couple de 677 Nm et une boîte automatique 6 vitesses avec palettes au volant.

Après les segments supérieurs, c'est au tour de la plus petite des BMW de profiter d'un toilettage estampillé M. Présentée à la dernière édition du salon de Détroit, la série 1 M coupé reprend les formes de son aînée, tout en affichant plus d'agressivité à la faveur de nouveaux appendices aérodynamiques et de passages de roues plus musclés. Et pour que le ramage soit à la hauteur du plumage, la marque à l'hélice a choisi d'installer sous son capot un bloc 6 cylindres baptisé TwinPower Turbo M, développant 340 ch.
Avec un bilan aussi flatteur, Motorsport ne pouvait que savourer pleinement son 30e anniversaire. Pour cela, il n'a pas trouvé mieux qu'un clin d'œil au passé, en réinventant la symbolique M1. Avec son profil anguleux, sa calandre plongeante et les persiennes sur la vitre arrière, elle nous fait replonger dans l'ambiance délicieusement rétro des seventies, au cours desquelles la branche Sport de BMW a vu le jour. C'est d'ailleurs la seule ambition de ce concept, puisqu'il n'aura jamais la chance de circuler sur nos routes.

La M3 CSL, qui se contente d'un équipement réduit à sa plus simple expression, fait étalage de tout son talent sur circuit pour le plus grand plaisir des aficionados.

Bell & Ross

TIME INSTRUMENTS

BR 01 INSTRUMENT COLLECTION Ø 46 MM

BR 01-94 CHRONOGRAPH - Pink Gold & Carbon finish case

BR 01-97 POWER RESERVE - Pink Gold case - Carbon dial

Limited edition to 250 pieces · www.bellross.com

AZUELOS

www.azuelos.ma

CASABLANCA . 16 bis, Bd Moulay Youssef . Tél. 05 22 47 13 08 / 09

RABAT - AGDAL . 8, rue du 16 Novembre . Tél. 05 37 67 55 01 / 02

RABAT - MEGAMALL . Av. Mohamed VI . Tél. 05 37 75 05 28

r Walid Benslimane

MOTO *Exception*

NightRodSpecial VRSCDX

Pur Sang immatriculé VRSCDX
Avis à tous les Gentlemen Bikers, que vous fassiez partie des Hells Angels ou pas, votre humble serviteur aimerait vous présenter le rookie de Milwaukee. Petit frère du Night Rod, le VRSCDX Night Rod Special est un nectar de style et de performance. Son moteur Revolution tout de noir habillé dompte 123 chevaux purs sangs à plus de 8500 tr/min. Il se positionne donc comme le « Big Boss » des cruisers. Ses pièces capées de noir lui donnent un aspect ténébreux et les pneus 240 mm (18 pouces à l'arrière et 19 pouces à l'avant) sont prêts à dévorer la fameuse Road 69.
Dans le ventre, le Night Rod dispose d'un moteur V-Twin bicylindres 5 temps d'exactement 1246 cm3 à refroidissement liquide. Il développe une puissance de 90.5 kW à 8250 tr/min pour un couple de 111 Nm à 7200 tr/min.

Le moteur accueille un démarreur électrique à injection directe de carburant. L'Accélérateur fonctionne avec un câble ; ainsi pour chaque accélération, il y a du monde dans le pipe, quatre soupapes par cylindre et une bougie par cylindre pour un allumage Digital CDI. Le moteur est suspendu de manière transversale et lubrifié à l'aide d'un carter d'huile. Sa boîte manuelle 5 rapports embraye délicatement avec un limiteur de couple.

Les mensurations de cette « Batbike » font rêver Batman et Robin. Avec près de 2,40 mètres de longueur et un empattement de 1707 mm, une largeur de 1060 mm et une garde au sol de 107 mm, cela fait du monstre un des plus imposants motorbike au monde. De même la selle culmine à 640 mm du sol, somme toute assez basse pour une meilleure emprise des 307 kilos à vide. Si on y ajoute le réservoir de 19 litres qui se trouve sous la selle, ce qui laisse une bonne marge pour les longues balades, on arrive à une pesée de 325 kilos tous pleins faits.

Le Night Rod dispose d'un cadre de châssis en acier et d'une suspension à double berceau cadre. A l'avant, une suspension Voyage de type cartouche de diamètre 101 mm avec un angle de fourche de 34°. Le freinage est assuré par un double disque de 300 mm de diamètre le tout repose sur un pneumatique de référence 120 / 70R19 ZR. A l'arrière, la suspension est assurée par un amortisseur double avec bras oscillant, elle aussi de type Voyage de diamètre un peu plus petit (74 mm). Le freinage est régulé par un seul disque de 300 mm de diamètre, l'ensemble monté sur un pneu de 18

pouces 240 / 40R18 ZR. Nul besoin de préciser que l'ABS est disponible en option.

Une âme Custom et un Look Sportif Indomptable
A seulement 64 cm du sol, la selle du Night Rod Special 2011 est très stylée en plus d'être très basse. Son guidon façon dragster est bas et large, les commandes de pieds sont légèrement avancées mais un chwiya trop loin pour rouler en configuration Low Rider et surtout une fourche de 49 mm inclinée à 34°.
Le cadre est en acier noir hydroformé. La fourche, les trois disques de frein Brembo à quatre pistons, le bras oscillant et les jantes pleines ajourées noires montrent bien le côté obscur du Night Rod Special. Le moteur « Revolution » noir avec les ailettes relevées et les carters laqués, la robe du phare, le double échappement rehaussé et brossé avec embouts en forme de capuchons et protections noires ainsi que les rétroviseurs, les amortisseurs arrière et les commandes en dévoilent encore un peu plus. Sa finition noire ton sur ton avec les fameuses rayures « Racing » lui vaut un air méchant de gros custom méga puissant. Le modèle 2011 est chaussé des nouveaux pneumatiques Michelin Scorcher.

Disponible en Black Denim ou Black Denim avec Racing Stripes, Vivid Black ou Vivid Black avec Racing Stripes, la différence tient sur un jeu de teintes noires mates ou brillantes sur la carrosserie avec ou sans la double bandes centrales parcourant la moto appelées Stripes. Votre solde bancaire est créditeur d'environ 200.000 dirhams, alors faites vous plaisir et repartez au guidon de cette écurie de pur sangs, prête à vous faire oublier les cinq zéro de votre chèque barré non endossable au nom d'Harley Davidson Maroc.

Au détour de ces modestes lignes, je pense que tout le monde à compris que le statut de « Rookie » peut laisser place à un statut de « MonsterBike ». Ainsi, assis sur ce monstre, la posture du Gentleman Biker sera imposante et les sensations de conduite décuplées. Alors ! Prêts à faire fumer le bitume ?!

par Walid Benslimane

MOTO *Nouveautés*

TRIUMPH THUNDERBIRD STORM

Kawasaki : Gamme VN900 Blackbuster • Année : 2011 • Prix : 145.000 DH
Couleurs disponibles : Bleu surf nacré rouge - Persimmon nacré - Noir étincelant /Noir mat étincelant

La révolution sur ce custom est surtout esthétique. Le constructeur du pays du soleil levant a osé avec ce « BlackMat » Look de la robe et des échappements, comme s'il dessinait une moto pour un Zorro des temps modernes.

Si vous souhaitez une moto du style « Gros Custom », aussi facile à utiliser que les motos de moyenne cylindrée, la VN900 Custom est faite pour vous.
Après une absence inexpliquée de 3 ans, le VN 900 version custom revient dans la gamme Kawasaki avec de moins bien sages intentions. Certes, il récupère la base de son grand frère 900 Classic, dont le bicylindre en V de 903 cm3, mais celui-ci est légèrement retouché (avec 4 chevaux de moins que sur le Classic), un couple également en légère baisse et perd surtout 4 kilos superflus.
La révolution sur ce custom est surtout esthétique. Le constructeur du pays du soleil levant a osé avec ce « BlackMat » look de la robe et des échappements, comme s'il dessinait une moto pour un Zorro des temps modernes.
La monture est soulignée d'avant à l'arrière d'une imposante bande Rouge Geisha. Elle prend naissance au milieu de l'immense réservoir de 20 litres, se glisse et ressort derrière la selle, pour finir sur le garde-boue arrière qui épouse moins la roue, affinant la ligne générale.
Vu de haut, le réservoir est en forme de cœur. Vu de profil, c'est plutôt une forme de goutte d'eau qui accueille la console d'instrumentation. Dans leur habit de chrome, le compteur de vitesse et la jauge à essence sont lisibles d'un seul coup d'œil.
Plus bas, le chromage du moteur vient apporter une touche de brillance. L'immense roue avant de 21 pouces jantée de noir avec un mince fil rouge et des doubles branches singularise le train avant. Il s'équipe aussi d'un guidon relevé type Drag-bar, qui n'est pas au goût de tout le monde mais qui est en accord avec l'esprit recherché. Ce ne sera donc pas le portefeuille, mais bien le style qui pourrait influencer l'achat.
La selle se dresse à 685 mm, donc logiquement, la Bad-Moto 900 devrait séduire les moins d'1,75m et son poids tous pleins faits de 278 kg ne devrait pas être un handicap, compte tenu de son centre de gravité très bas.
La base technique reprend le V-twin de 903 cm3 (VN 900 Classic) à refroidissement liquide. Développant 50 ch à 5 700 tr/min pour 78 Nm à 3 700 tr/min, ce moteur devrait se montrer plus que savoureux pour les longues balades comme au quotidien.
Il est clair que cette jeune japonaise veut s'expliquer avec la Harley 883 Iron.

BMW 1200 RT

Néoclassique

Classique, maniable et puissant. Voilà les premiers adjectifs qu'on peut attribuer à ce XVS de moins de 1000 cm³. Il est aussi vrai qu'en termes de choix, les bikers devaient jusqu'alors se contenter des bi-cylindres en V de plus d'un litre. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Avec cette magnifique moto, qui allie style d'un gros custom et puissance, son dynamisme et la sensation de légèreté ne se justifieront qu'après avoir pris le taureau par les cornes.

Moteur compact, selle basse, lignes contemporaines, la 950 Midnight Star fait déjà parler d'elle. Si la moto bénéficie des derniers progrès technologiques de Yamaha, elle conserve néanmoins la simplicité des lignes qui caractérisent un custom classique digne de ce nom.

À l'avant, Miss Midnight possède une grande roue de 18 pouces qui allège la direction et souligne la légèreté de la silhouette. L'arrière est en revanche chaussé d'un pneu assez large de 16 pouces, qui procure une motricité optimale et assure un excellent confort au conducteur, ainsi qu'au passager. Elle dispose d'un réservoir classique en forme de larme, pouvant contenir jusqu'à 17 litres malgré son gabarit svelte. Vu d'en haut, ses courbes sont superbement sculptées et s'affinent à la base, au niveau des genoux du conducteur, afin qu'il puisse poser facilement les deux pieds à terre. Si la hauteur de selle met en confiance les moins d'1m75, ils seront aussi rassurés par les premiers mètres parcourus : malgré ses 278 kg à sec, la machine est d'une surprenante maniabilité et la position de conduite est reposante.

Sur le plan mécanique, c'est là que les choses deviennent plus intéressantes. Le bloc moteur est un bicylindre refroidi par air de 942 cm3 et 54 ch (4 soupapes par cylindre), conçu pour s'exprimer dès les plus bas régimes, avec un couple maxi (76,8 Nm à 3.000 tr/mn. Ce moteur se distingue par ses séquences d'allumage décalées, ce qui procure au moteur un rythme caractérisé et donne à l'échappement une note rauque. Pour accentuer la sensation de légèreté, ce nouveau moteur est dépourvu d'arbre d'équilibrage, ce qui accentue son punch et facilite la montée en régime et la vivacité de la réponse. Avec des pistons forgés, un revêtement des cylindres en céramique et une transmission par courroie, il vous propulsera facilement jusqu'aux limites autorisées...

Ce custom se démarque nettement de ses homologues par son profil long et bas, que Yamaha qualifie de « néoclassique ». Contrairement aux motos plus traditionnelles, où le conducteur s'assoit « dans » la selle, c'est-à-dire dans le creux formé entre le réservoir haut et l'ensemble selle passager/garde-boue arrière relevés, le conducteur de la 950 Midnight Star a plutôt le sentiment de s'asseoir sur sa moto. Détail pratique, l'éclairage de l'instrumentation se règle par un bouton à gauche du guidon afin d'adapter la brillance de l'affichage aux conditions extérieures.

Ce souci du détail, manifesté à tous les niveaux, débouche sur une machine de haute qualité, qui ajoute une dimension nouvelle à l'univers du custom. Avec son bicylindre en V à refroidissement par air au couple impressionnant, sa transmission finale par courroie, la XVS950 prend place dans le monde des gros customs, tout en offrant une grande manœuvrabilité et des sensations de souplesse impressionnantes.

Verdict. À près de 140.000 DH, la Midnight Star ne brade donc pas ses charmes. Par contre, ceux qui y succombent n'auront pas misé sur un tocard. Pour ma part, j'achète !!... dès que j'en aurai les moyens, bien sûr !

par Lina Mouafak

BATEAU *Exception*

Fairline 58 TARGA

Constructeur : YACHTS NorthCoast, INC (NCY)
Design du yacht : NCY / Fredrickson
Design d'intérieur : NCY Stephen Yadvish ; Adriel Design ; Fredrickson
Année de construction : 2011

Depuis le lancement du premier Targa en 1985, le nouveau Fairline 58 Targa Grand Turismo, made in Royaume-Uni, se démarque par sa présence, en mer comme à quai, avec des lignes extérieures racées, des proportions généreuses, et un style extrêmement élégant. Toutefois, l'évolution notoire à bord est encore plus remarquable, grâce à sa faculté d'intégrer autant de fonctions uniques.

Le Targa 58 Gran Turismo fait partie des grandes nouveautés du chantier britannique Fairline. Très inspiré de la conception automobile, ce yacht offre une multitude de possibilités de customisation.
À la simple pression d'un bouton, le vaste toit coulisse doucement pour s'ouvrir, et vous pouvez également avoir en option, des fenêtres latérales qui se rétractent et une porte fenêtre qui s'escamote totalement, pour convertir le carré du pont en un superbe environnement en plein air. L'option d'un pare-soleil électrique intégral, elle, protège le siège du cockpit arrière qui, si vous le souhaitez, peut également être converti en un énorme siège pour bain de soleil, à la simple pression d'un autre commutateur. Un vrai luxe !
Les cabines sont luxueuses, et de nouvelles normes de qualité supérieure ont été établies partout. Quant à la décoration, elle est design jusqu'au fond des tiroirs. De nombreuses méridiennes, couchettes et autres sièges pour bains de soleil permettront de vous détendre au fil de l'eau. L'élégant escalier aux lignes basses, avec son atrium clair et spacieux, mène à un agencement unique sous le pont.

Données techniques
Longueur de la coque : 17,70 mètres
Bau (plat bord compris) : 5,04 mètres
Nombre de couchettes : 6 – 7
Tirant d'eau (approx) : 1,10m
Poids lège (approx avec 2 x Volvo D12-715 EVC Diesel 715 mhp) : 24120kg
Capacité en carburant : 2,500L
Capacité en eau (chauffe-eau compris) : 650L
Motorisation recommandée (2 moteurs) : de 1550 CV à 2400 CV.
Prix indicatif 2010 : environ 1 900 000 euros.

Le luxe pour moins de 2millions d'euros, c'est possible !

Le poste de pilotage flattera sûrement les amateurs des courses sur l'eau. Sa façade futuriste et sport permettra d'offrir quelques belles bouffées d'adrénaline aux convives. Par ailleurs, les différents choix de double motorisation permettent d'atteindre les pointes entre 29 et 38 nœuds. Enfin, le large choix de sellerie, des tissus ou encore de la couleur de coque sont identiques à la conception d'un Supercar.
En un mot, un travail méticuleux qui a permis à Fairline de monter sur le podium des meilleurs constructeurs des bateaux de plaisance au monde.

par Houria Zaghloul

SPA *et bien-être*

La Mamounia

Meilleur SPA du monde...

Le travail acharné pour offrir le meilleur à ses clients, a été récompensé. Le SPA du célèbre Palace de Marrakech vient de recevoir le très convoité Awards 2011 de « meilleur SPA du monde » décerné par le comité du Condé Nast Traveller Readers Spa.

Le Spa de la Mamounia nous emmène dans un voyage au pays du bien être. Après le patio inondé de soleil, c'est une plongée dans un univers tout en clair-obscur. D'inspiration marocaine et orientale dans un subtil mélange de tradition et de modernité, le spa, qui se développe sur une superficie de 2500m², offre de nombreux espaces privatifs se dévoilant doucement dans une alternance d'ombre et de lumières tamisées.

Dans sa logique de recherche de l'excellence, La Mamounia a voulu faire rêver son hôte, le faire voyager à la découverte de pays lointains où le corps et l'esprit reviennent à la source de la détente et du repos. Deux univers se rencontrent et s'entremêlent. Deux cultures qui se valorisent l'une l'autre. D'une part le Maroc et de l'autre le Japon. Puisant dans son capital culturel, la marque Shiseido a élaboré une méthode de soins unique. Elle combine la sollicitation des points « tsubo » avec des effleurages, dans un protocole qui ne compte pas moins de 300 gestes.

Plus de 80 soins sont proposés avec des produits d'une qualité exceptionnelle et souvent exclusifs. Comme les « pro-

duits Signature » dont la composition et la fabrication sont exclusives pour le palace. La gamme de soins corporels et faciaux mise au point par Shiseido ou marocMaroc, la marque spécifique au Hammam. Les manucures et pédicures signées La Ric, le spécialiste autrichien des produits de soins de luxe pour les mains depuis 25 ans. C'est le célèbre "hair designer " Jean Michel Faretra qui anime la coiffure. Ses techniques artistiques donne de la légèreté et des effets de relief et de mouvement qui rendent ses coiffures uniques.

Le physique et le mental sont étroitement liés. Si on est bien dans sa peau, on est bien dans sa tête. Le spa de la Mamounia est là pour vous aider à réaliser cette équation.

par Lina Kouafak

MONTRES

Quai de l'île

VACHERON CONSTANTIN

Quand la haute horlogerie entre de plain-pied dans le 21e siècle

Avec sa nouvelle ligne, portant le nom de l'adresse historique de sa maison à Genève, la manufacture suisse Vacheron Constantin révèle son caractère éminemment précurseur avec son «Quai de l'Île», qui s'appuie sur deux siècles et demi d'expérience pour faire jaillir une innovation totalement personnalisable et intégralement sécurisée.

C'est effectivement à l'occasion du SIHH 2008, lieu de rencontre de toutes les manufactures horlogères de luxe, que Vacheron Constantin a décidé de présenter son nouveau garde-temps totalement innovant, et qui préfigure très certainement l'univers de la haute horlogerie de demain.

Ce garde-temps personnalisable est l'expression ultime du luxe ! Cette première mondiale permet à l'acquéreur de choisir parmi trois métaux, trois ambiances de cadran et deux finitions du mouvement, pour faire réaliser son garde-temps selon ses désirs.

C'est LA révolution ! Le cadran intègre un concentré de technologies issues de l'horlogerie et du «Security-Printing». Et c'est la société Orell Füssli Security Printing Ltd, en charge de la fabrication des billets de banque et des passeports helvétiques, qui a accepté pour la première fois de mettre son savoir-faire aussi discret que spécifique au service de l'industrie horlogère.

Ensuite, les deux mouvements mécaniques à remontage automatique sont développés et manufacturés chez Vacheron Constantin, sans compter un accompagnement du produit : écrin, passeport, clé USB, éléments multimédia.

Le boîtier de la ligne Quai de l'Ile souhaite exprimer à la fois la tradition de plus de 250 ans d'histoire de Vacheron Constantin et le caractère novateur de sa proposition. Inspiré de la forme coussin, dans l'esprit de certains modèles historiques, ce nouveau boîtier de la ligne Quai de l'Ile affiche sa modernité par son caractère puissant, ses lignes fluides et ses formes évoluées, qui confèrent à l'ensemble un subtil équilibre.

La nouvelle ligne Quai de l'Ile s'appuie dès son lancement sur deux modèles -Quai de l'Ile quantième automatique & Quai de l'Ile date-jour et réserve de marche automatique- dotés de mouvements mécaniques à remontage automatique estampillés du prestigieux poinçon de Genève. En plus des indications des heures, minutes et secondes au centre, le calibre 2460QH affiche la date au moyen d'un disque tandis que le calibre 2475SC/1 propose l'affichage de la date, du jour de la semaine, ainsi que de la réserve de marche, au moyen d'aiguilles.

Chaque modèle de la ligne est livré avec deux bracelets. L'un en cuir d'alligator noir ou brun foncé, grandes écailles carrées, cousu main et finition sellier; l'autre en caoutchouc vulcanisé noir ou brun foncé au design épuré et élégant (une première chez Vacheron Constantin). Proposée en

Spécificités techniques :

Complication Astrotourbillon.
Boîte en or gris 18 carats, couronne perlée ornée d'un saphir cabochon, glace saphir, cadran supérieur argenté «guilloché», cadran inférieur couleur argenté «guilloché», chiffres romains satinés soleil avec décalque noir, aiguilles en forme de glaive en acier bleui, fond saphir, bracelet en alligator, boucle déployante à double réglage en or gris 18 carats, étanche jusqu'à 3 bars (30 mètres).
Mouvement mécanique Manufacture à remontage automatique calibre 9451 MC, individuellement numéroté et constitué de 187 pièces, dont 23 rubis, diamètre du mouvement : 38mm, épaisseur du mouvement : 9,01mm, balancier : 21'600 alternances/heure, réserve de marche d'environ 48 heures.

finition polie (palladium ou or rose) ou satinée (titane), une nouvelle boucle déployante à lame triple et double sécurité et capot demi-croix de Malte assortie au cœur du boîtier, fait son apparition avec la ligne Quai de l'Ile.
Le cadran du garde-temps semi-transparent intrigue, ses affichages en suspension surprennent, son boîtier racé aux formes évoluées interpelle, son association de matériaux attise la curiosité. Surprenant par sa silhouette verticale, avec une glace intégrée qui permet d'admirer comme dans une vitrine la montre en tout temps, y compris lorsque l'écrin est en position fermée, moins volumineux qu'un coffret ordinaire de ce standard, ce nouvel écrin se présente sous un design résolument contemporain et épuré.

Nul besoin de le préciser aux connaisseurs, le boîtier de type coussin est une réinterprétation avant-gardiste d'une forme horlogère classique. À l'instar des voitures mythiques cent fois redessinées pour anticiper les évolutions stylistiques, ce boîtier s'annonce comme l'expression d'une conception horlogère avant-gardiste, tout en restant parfaitement dans l'esprit stylistique de la marque genevoise.
Les inscriptions sur les cadrans de la ligne Quai de l'Ile sont réalisées par gravure laser, sans encrage pour les mots «Swiss made » et «Automatique».

En tout cas, nous ne pouvons qu'attester que par ces hautes techniques, cette innovation, et le concept inédit de personnalisation, la ligne Quai de l'Ile fait entrer la haute horlogerie dans une nouvelle dimension.
Cette ligne contemporaine, urbaine, audacieuse et résolument innovante, réussit le pari de marier les technologies les plus sophistiquées à plus de 250 ans de savoir-faire horloger, et à combler le désir des acquéreurs de la grande marque !

par Lina Mouafak

Piaget Polo Forty Five

Une version contemporaine et sportive dans votre collection

Quand le "sport so chic" attire Piaget!

Tout commence en 1979, date de lancement de la montre Polo. Trente ans plus tard, la manufacture horlogère de la Côte aux fées rend hommage à ce garde-temps qui a tant marqué les années 80.Piaget présentait alors sa collection Piaget Polo Forty Five, comprenant quatre modèles en titane, tous dans un esprit contemporain et sportif, dotés des mouvements 800P et 880P.

Lorsque Piaget sort son modèle Polo en 1979, la marque est réputée pour ses mouvements quartz extra-plats. Elle équipe donc ses montres Polo en or jaune ou gris du calibre 7, qui était à l'époque le plus plat au monde.
L'autre caractéristique de cette collection est l'intégration du bracelet à la boîte de la montre. En réalité, la trame du bracelet et celle du boitier ne font qu'un.
Dernière spécificité des modèles Polo, ils permettaient de changer de fuseau horaire sans modifier la position de l'aiguille des minutes. Un must pour l'époque !
Enfin, soulignons qu'il n'était pas rare à cette époque, de croiser dans les endroits les plus chics de la planète, des couples portant chacun leur Polo.
En 2009, au Salon international de la haute horlogerie, Piaget fête les 30ans du garde-temps, en présentant sa nouvelle collection Piaget Polo Forty Five, déclinée en 4 modèles tous façonnés en titane, ce qui est une première pour la marque, les modèles Polo Forty Five, réinterprètent l'esthétique d'origine dans un boîtier étanche à 100m, prolongé par un bracelet en caoutchouc injecté. Élargi à 45mm de diamètre, une dimension conforme aux tendances du moment, qui rappelle aussi la durée moyenne d'un match de polo, le boîtier adopte un galbe nouveau, qui lui garantit un bon ajustement au poignet.
Le fond saphir laisse découvrir les mouvements entièrement conçus, développés et produits par la marque en interne. Le calibre 880P, outre les fonctions chronographe (à embrayage vertical) et flyback, affiche les fonctions heure, minute, petite seconde à 6h, date à 12h et second fuseau horaire sur 24 heures à 9h.

Les versions chronographes veillent à la lisibilité : les index appliques et les aiguilles heures et minutes sont avivés par de la matière luminescente, tandis que la trotteuse de chronographe privilégie une teinte rouge carmin.
Dans une couleur tranchée, les rehauts en demi-cercle spécifient en toutes lettres la fonction des compteurs, chronographe flyback ou second fuseau horaire, tandis que le disque de la date pointée par une flèche rouge apparaît dans un guichet à 12h.
Les versions automatiques mettent également en lumière les indications du temps : chiffres arabes, index appliques et aiguilles heure et minute luminescents ; aiguille rouge des secondes, minuterie contrastéeE
La collection Polo Forty Five témoigne du talent de Piaget à refléter la tendance, sans remettre en cause les fondamentaux de la haute horlogerie. Cette collection contemporaine occupe en quelque sorte le chaînon manquant entre l'air du temps et la haute horlogerie. Elle glisse du classicisme au futurisme avec bonheur.

Massimo Dutti
SPRING
SUMMER
2011
www.massimodutti.com
MASSIMO DUTTI : 18, BD EL MASSIRA AL KHADRA / TÉL. 05 22 39 32 95

ACCESSOIRES

L'instant qui compte

Le classicisme fait son entré dans vos vestiaires. Le chic, la simplicité, le luxe d'un moment entre homme autour d'un brandy ou d'un cigare. Un style de vie qui n'oublis pas l'impertinence de la oisiveté. On s'enveloppe dans le cachemire, on se chausse de cuir et on arbore fièrement ses tout nouveaux accessoires à la mode. Un seul mot d'ordre, se donner le temps de profiter de l'instant...

Photographe : Erik Gentet
Stylisme et réalisation : Sophia Mikou

Men's night

Chapeau en feutre et gros grain, Lanvin, 3200 DH.
Écharpe en laine et satin de soie imprimé motif cachemire, Bioni chez studio 14, 5 500 DH.
Ceinture en cuir imprimé python, Paul & Shark, 1 920 DH.
Pince à billet en laiton, Canali, 750 DH.
Gant en cuir, Lanvin, 2100 DH.
Bouton de manchette gold, Canali, 1 250 DH
Bouton de manchette Brioni chez Studio 14, 4 380 DH.

Gentlemen worker

Porte document en cuir zipé, Canali, 6 450 DH.
Écharpe en laine motif chevron, Pal Zileri chez Studio 14, 6 450 DH.
Chaussure en cuir à bout pointu, Smalto chez studio 14, 8 640 DH.
Cravate à motif en fil d'or, Canali, 2 150 DH.
Pince à cravate, Canali, 750 DH.

Nouveau Nokia N8

Des milliers d'applications

NOKIA
Connecting People

Des possibilités sans limites.
Et vous, qu'allez-vous en faire ?

nokia.com/n8

NOKIA
Garantie
12 mois
Valable uniquement au Maroc.
Applicable aux appareils mobiles à l'exception de la batterie et des accessoires

Appeler Nokia CARELINE
0800 009 999

© 2010 Nokia. Tous droits réservés. Nokia, Connecting People et Ovi sont des marques ou des marques déposées de Nokia Corporation. ® Facebook est une marque déposée de Facebook. Gmail est une marque déposée de Google Inc. Google Talk est une marque de Google Inc.
Le logo Windows, Windows Live, Messenger et Hotmail sont des marques ou des marques déposées de Microsoft Corporation. Yahoo!, Le logo Yahoo!, Et Yahoo! Inertias sont des marques commerciales ou déposées de Yahoo! Inc. www.yahoo.com

par Sophia Mikou

Look BOOK !

Le casual Chic par Jean Paul Gaultier

1. Bottine en cuir vieillie, Lanvin, 5 500 DH.
2. Sac de sport en cuir et flanelle, Canali, 8 350 DH.
3. Pantalon en tartan, Canali, 3 250 DH.
4. Écharpe en cachemire, 2 850 DH.
5. Gilet zippé et col asymétrique, Giorgio Armani chez Studio 14, 7 840 DH.
6. Bermuda en gabardine, Paul &Shark, 1 600 DH.
7. Pull à col V et faux boutonnage, Paul & Shark, 2 430 DH.
8. Ceinture en cuir, Canali, 1 450 DH.
9. Bracelet en cuir à boucle aimanté, Canali, 1100 DH.
10. Montre « BRS » en or blanc sur bracelet en croco, Cell & Ross chez Azuelos, sur demande
11. Look Jean Paul Gaultier printemps été 2011

Le classique par Hugo Boss

1. Look Hugo Boss printemps été 2011-03-02
2. Escarpin en cuir vernis, Lanvin, 6 800 DH.
3. Sac de ville en toile cirée et cuir, Lanvin, 11 900 DH.
4. Chemise en popeline à plastron plissé sur le devant, Smalto chez Studio 14, 4 870 DH.
5. Gilet à col V en cachemire, Canali, 4 350 DH.
6. Echarpe en cachemire et soie imprimé pied de poule, Canai, 2000 DH.
7. Chemise de smoking à plastron à motif, Canali, 2 250 DH.
8. Costume en lainage, Lanvin, 15 940 DH.
9. Porte feuille en cuir ciselé, Canali, 2 300 DH.
10. Bouton de manchette imprimé pied de poule, Canali, 1100DH.
11. Montre « Master Memovox » de Jaeger Le Coultre chez Azuelos, sur demande.

par Lina Mouafak

SPORT d'Élite

38E ÉDITION DU TROPHÉE HASSAN II

Rendez-vous au golf de l'Océan à Agadir !

Organisé pour la première fois en 1971, le Trophée Hassan II, doyen des événements sportifs de golf organisés au Maroc, a été initié en par le défunt roi Hassan II.

Cette création avaiti coïncidé avec l'inauguration du fameux Royal Golf de Dar Es Salam. Depuis ce temps et durant 40 années de suite, l'évènement a accueilli les plus grands joueurs de la planète, devenant ainsi un tournoi de référence au niveau mondial, il est ainsi considéré aujourd'hui comme l'attraction sportive la plus importante qui participe au développement touristique national.

Au fil des années, des joueurs professionnels se sont succédé pour gagner le Trophée HassanII. Il a aussi été le déclencheur du parcours de certains d'entre eux, tels que Payne Stewart, Vijay Singh ou encore David Toms.

En 2009, le Trophée Hassan II s'est inscrit dans les circuits de l'European Tour, grâce à la signature d'une convention avec le

Les obstacles naturels comme les dunes ou les pins ont été conservés et utilisés avec ingéniosité par l'architecte pour offrir aux golfeurs un large panel de difficultés. Le parcours de 27 trous du Golf de l'Océan nécessite cependant de maîtriser un grand nombre de coups.

PGA European Tour et l'Association Trophée Hassan II.
Pour sa 38e édition, le Trophée HASSAN II se déroulera du 31 mars au 3 avril 2011 simultanément au Golf du Palais royal et au Golf de l'Océan à Agadir.
Le nouveau golf d'Agadir est situé à 7 km de l'hôtel Atlantic Palace, non loin de la forêt de Benserghao. Conçu par Belt Collins, il s'étend sur 90 hectares. Entre dunes et lacs, son parcours de 3 fois 9 trous parsemé de palmiers, d'eucalyptus, de tamaris et de genêts, offre un tracé au relief marqué avec des greens bien défendus et des fairways étroits. Les obstacles naturels comme les dunes ou les pins ont été conservés et utilisés avec ingéniosité par l'architecte pour offrir aux golfeurs un large panel de difficultés. Accessible aux joueurs de tous niveaux, le parcours de 27 trous du Golf de l'Océan nécessite cependant de maîtriser un grand nombre de coups.
Cette manifestation, comme il a été déclaré dans un communiqué a pour but de valoriser la destination Maroc en mettant en valeur les atouts des autres régions du Royaume en matière notamment d'infrastructures golfiques et de les impliquer davantage dans le développement et la promotion de cette activité et de son aspect touristique. On peut retrouver ici, l'esprit visionnaire de Feu Sa majesté Hassan II, qui a toujours voulu que cette rencontre sportive aboutisse à un développement touristique et économique national.

Agadir est aujourd'hui grâce à son climat miraculeux, au minimum 300 jours de soleil par an, et sa longue plage de 10 km, une destination balnéaire de premier ordre, qui bénéficiera à travers ce prestigieux événement de la transmission qui sera assurée par l'European Tour Production à travers les chaînes de télévision du monde entier !
Et comme la coïncidence fait parfois bien les choses, la 17ème édition de la Coupe Lalla Meryem se déroulera également sur le Golf du Soleil à Agadir. La simultanéité de ces deux évènements golfiques, le trophée Hassan II et la coupe Lalla Meryem, constitue une première mondiale dans la mesure où seul le Maroc abrite, durant la même semaine et dans la même ville, deux évènements majeurs du Tour Européen et du Ladies European Tour !

par Houria Zaghloul

GASTRONOMIE

À Ma Br

Si vous vous demandez où trouver de bons mets français dans la métropole, arrêtez de vous poser des questions et allez vite au restaurant «À ma Bretagne». Connu de tous, même des célébrités, ce petit coin, jouissant d'une vue panoramique sur la mer, exhibe un amour de la gastronomie raffinée, fruit d'un héritage de père en fils !

En effet, lorsque Jacques Halbert rachète dans les années 50 le restaurant, tout était différent ! Même le lieu était loin de ce qu'il est maintenant. À l'époque, on pratiquait la chasse à courre dans la forêt de Sindibad, selon les dires du maître cuisinier actuel du restaurant. Il n'y avait alors ni réseau électrique, ni route goudronnée ! Malgré cela, Jacques Halbert, ostréiculteur, alors âgé de 36 ans, rachète À Ma Bretagne (un lieu mitoyen de ses parcs à huîtres). Avec son épouse, ils vont travailler durant huit ans d'arrache-pied pour que leur restaurant devienne le meilleur de la ville.

Leur fils André suivra un tout autre parcours, qui le mènera chez de prestigieuses tables de l'Hexagone, telles que Raymond Oliver, le Doyen, Taillevent... puis en Suisse, où il remporte à deux reprises le concours Prosper Montagné (1976-1977). Plus tard, grâce à son talent, sa gastronomie sera reconnue et À Ma Bretagne sera considérée comme la meilleure table de la grande cuisine française sur le continent africain.

À ma Bretagne est connue pour présenter des produits du terroir, de saison bien sûr et des recettes totalement originales. En 1977, la carte du restaurant affichait des huîtres chaudes, du poisson cru ou du beurre d'oursin ! Au fil des années, À ma Bretagne a su combler les gourmets, et il n'est pas rare de voir de grandes personnalités aux tables du restaurant, Omar Sharif, Robert Redfort, Marlène Jobert et bien d'autres encore sont passés par là. Il faut dire qu'ils ont du goût ! À ma Bretagne s'est vu honoré à deux reprises du Trophée de la grande cuisine française ! Deux générations de cuisiniers au même endroit, ça vous pose une enseigne !

Très bel endroit, plein de charme, de belles tables, de belles serviettes, un service diligent et professionnel et une magnifique terrasse au milieu du jardin, surplombant l'océan Atlantique (la mer arrivant au pied du jardin). Les décors aussi, en disent long sur ce que va proposer l'assiette. La salle a été refaite dans un style post moderne épuré. Le restaurant propose aujourd'hui deux cartes : une carte gastronomique et une carte bistrot gourmand moins chère, mais qui n'échappe pas à l'esprit culinaire bourgeois simple et de bon goût !

Face à la vue panoramique, André Halbert, maître cuisinier de France, offre à sa clientèle une grande cuisine française avec les meilleurs produits et parfums que recèle notre terroir ! Une carte remise à jour sans cesse, en fonction des saisons et des arrivages marins. Alors vous attendez quoi ? Allez vite réserver votre table pour un voyage où le professionnalisme fait de ce lieu un théâtre de la gastronomie inégalé!

etagne

À ma Bretagne est ouvert midi et soir du lundi au samedi.
Corniche de Casablanca, près de Sidi Abderrahmane
Tél : 05 22 362 112

par Antoine Delmas

CIGARE

Festival du cigare.

A La Havanne

Quand on a voulu en 1901 gratifier le travail des personnes qui ont, par leurs travaux, grandement amélioré notre quotidien, nous avons eu le fameux prix Nobel. Et quand on a voulu récompenser les belles œuvres du 7e art, nous avons eu le célébrissime Festival de Cannes. Quand on a voulu gratifier la passion des aficionados pour le cigare, Habanos SA, a vu aussi les choses en grand. Elle a ainsi donné du temps, de l'expertise et de l'amour pour réunir les passionnés du cigare, dans un seul lieu et pour un seul évènement, qui n'est autre que celui de la 13e édition du festival du cigare de la Havane à Cuba !

L'entreprise cubano-espagnole Habanos SA, qui détient le monopole de la commercialisation de havanes et 72% du marché mondial du cigare, organisait en effet cette année du 21 au 25 février, à Cuba même, le festival du cigare de la Havane dans sa 13e édition.

Le festival du Havane a réuni pas moins de 1200 invités de plus de 70 pays, venus tous partager leur passion pour le cigare.

Cette année, l'entreprise avait une dédicace spéciale pour les trois des plus célèbres parmi les 27 marques du portefeuille de l'entreprise : Montecristo, Partagas, et H.Upman, et pour couronner le tout, en grande vedette, un pur Havane de 156 millimètres de long et de 52 millimètres de diamètre : le 1er Gran Reserva de l'histoire de Montecristo -marque créée en 1935, par allusion au héros du roman d'Alexandre Dumas- est un mélange spécial de feuilles de tabac, sélectionnées en 2005, dans la célèbre Vuelta Abajo, la Mecque du tabac cubain, ensuite vieillies pendant cinq ans avant d'être délicatement assemblées à la main. Un pur plaisir pour les aficionados !

Le festival du Havane a réuni pas moins de 1200 invités de plus de 70 pays, venus tous partager leur passion pour le cigare.

Cette production est numérotée de 1 à 5.000 boîtes, de 15 unités chacune. Le prix n'en a pas été révélé, mais il devrait approcher le record d'environ 35 euros l'unité, détenu par le Cohiba Behike, lancé en 2010.

La présentation officielle de cet exceptionnel «puro» cubain a été effectuée, lors du dîner de clôture du Festival.

À ce jour, seule l'autre très grande marque de cigare cubain Cohiba - le favori de Fidel Castro jusqu'à ce qu'il cesse de fumer en 1986 - présentait un Gran

les plantations de cigare, déguster des cigares et essayer de nouveaux accords, ou même participer à des cours de roulage du cigare ! Arborant un tablier noir tout neuf, chacun avait ses feuilles de tabac, sa planche de bois et son petit rasoir à lame ronde, que les «torcedores» professionnels manient avec tant de dextérité pour couper les brins de tabac qui décoiffent leurs «puros».

Enfin, le moment fort du festival, est bien sûr la vente aux enchères d'humidificateurs Habanos, un évènement mondial qui d'année en année capture l'attention du monde entier.

Les lots de boîtes à cigares sont une représentation des marques les plus prestigieuses commercialisées par Habanos SA, ainsi que les plus emblématiques habanos et les vitoles et sont recherchées par les passionnés et les consommateurs des meilleurs cigares du monde. Pour préserver les caractéristiques propres à chacun de ces habanos, les humidificateurs ont été conçus dans un esprit élégant, et dans l'ultime expression du luxe, de l'art et de l'artisanat.

Les invités pouvaient ainsi faire une visite aux usines de l'emblématique usine Habanos

Reserva.

Cohiba a présenté de son côté un spécial 1966, célébrant le 45e anniversaire de la création de la marque et décrit par le petit monde des amateurs de cigare comme un «cañonazo» (un coup de canon, à l'impact très fort).

H. Upmann et Partagas n'étaient pas en reste, avec respectivement une et deux nouveautés dans leur gamme de cigares de prestige.

Le festival proposait des activités, toutes autour de la passion du cigare. Les invités pouvaient ainsi faire une visite aux usines de l'emblématique usine Habanos, assister à des séminaires, découvrir des expositions autour du monde du cigare, découvrir

Cette année, les enchères animées par Simon Chase du Royaume-Uni portaient sur 7 lots, l'humidificateur de H.Upmann, une sculpture de Marlene Silvera, le hoyo de Monterey, le Romeo et Julieta, le Partagas, le Montecristo, le Vegas et Robaina et enfin le Cohiba (la pièce la plus attirante).

En effet, la cave à cigares Gran Cohiba était la pièce maîtresse de ces enchères, conçue par le Groupe Humidif et contenant 400 havanes de cette prestigieuse marque, y compris plusieurs curiosités et éditions uniques, très convoitée par les fumeurs, elle est maintenant la propriété de l'Espagnol Jose Maria Palacios.

Les recettes de la vente ont atteint 827 000 euros.

par Walid Benslimane

IMMOBILIER

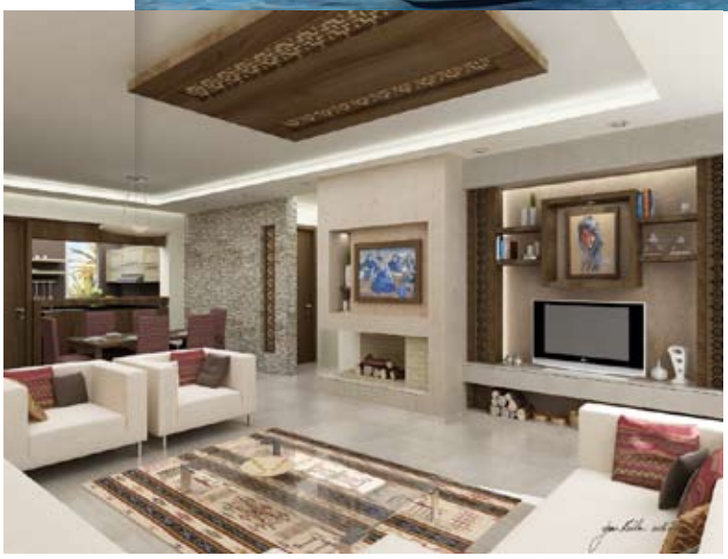
CHBIKA

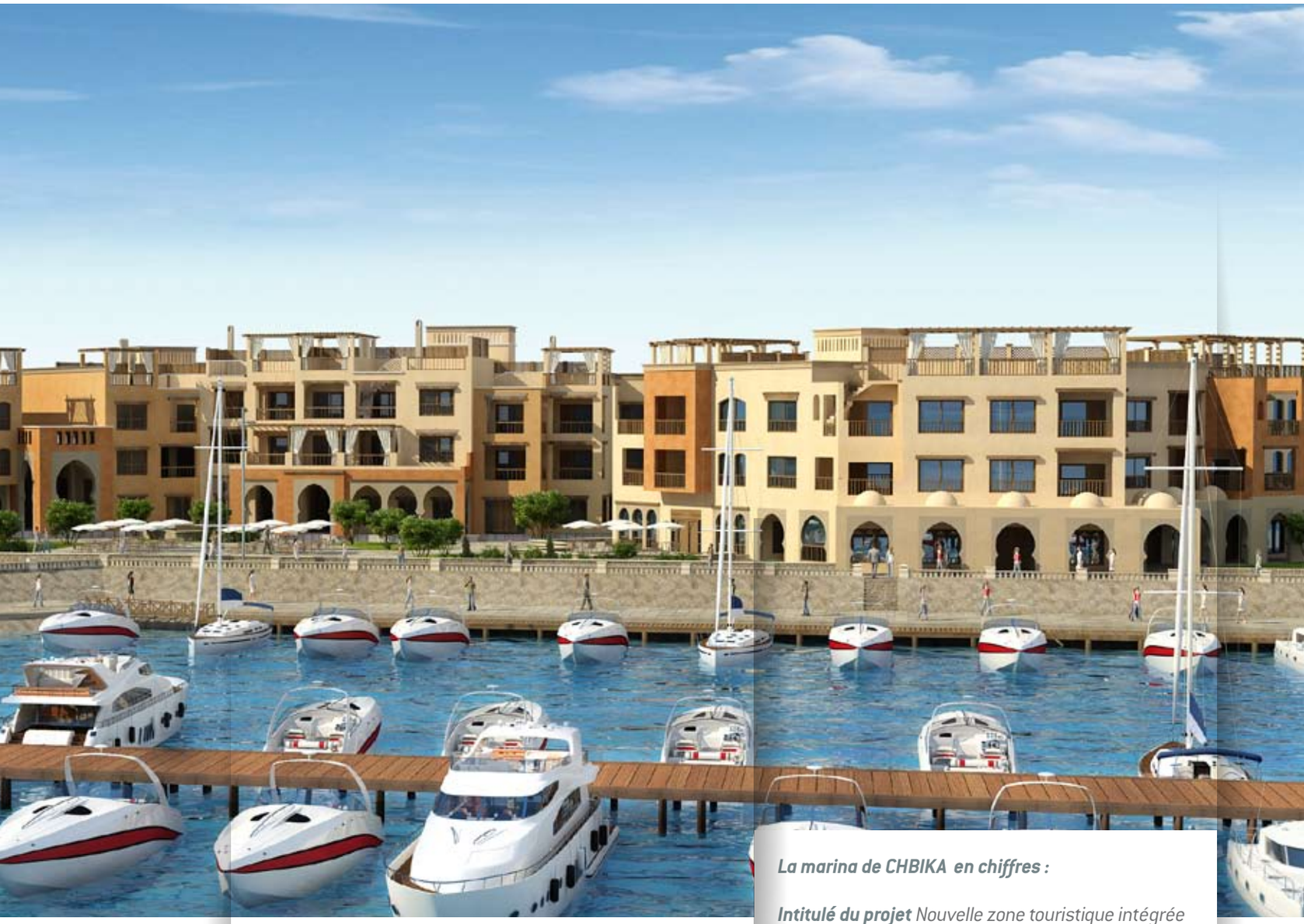
EMBRACED BY NATURE

Entre mer, désert et dunes, Chbika est la nouvelle ville somptueuse intégrée qui éclot au cœur du Sahara. Elle se présente comme une ville surprise, nichée au creux des plateaux naturels du site d'Oued Chbika.

Authentique, singulière et originale de par sa position géographique. À une heure de vol de Casablanca et face aux îles Canaries, Chbika se distingue par son architecture traditionnelle purement marocaine et sa parfaite harmonie avec les deux immensités que sont le désert du Sahara et l'océan Atlantique.

Fruit d'un partenariat entre la multinationale Orascom Development Holding (65%) et CDG Développement (35%), une marina sur l'oued Chbika sera aménagée ! La Nouvelle zone touristique intégrée d'Oued Chbika est une ville magique, qui ouvrira ses portes début 2013.
Ce projet a fait l'objet d'une convention signée en septembre 2007 entre le gouvernement du Royaume du Maroc et Oued Chbika Development.
La marina de Chbika, un trésor aquatique entouré par les falaises d'un Sahara s'ouvrant sur le majestueux océan Atlantique. Objet d'une conception unique, la marina est aménagée pour contenir au moins 100 anneaux dans sa première phase, avec un bassin couvrant jusqu'à 40 000 m². La marina de Chbika est conçue pour répondre aux normes internationales les plus élevées, tout en veillant à ce qu'elle soit dotée des meilleurs services destinés aux yachts des futurs propriétaires de maisons, ainsi qu'à ceux





des visiteurs.
Cet endroit est aménagé pour devenir le cœur de Chbika, un centre hôtelier et commercial de première classe. La marina est l'endroit idéal au fil des matins agréables et reposants et d'une vie nocturne débordante d'activité.
Comme dans tous ses projets, le groupe Orascom, s'engage à intégrer des pratiques d'environnement durable. Son ultime ambition est de fournir cette destination avec une infrastructure qui répondra idéalement à un mode de vie respectueux de l'environnement

Chbika est un projet ambitieux, qui permettra non seulement de renforcer le potentiel touristique incontournable de la région sud et des zones côtières du Maroc, mais aussi d'avoir un grand impact économique par la création de plus de 15.000 emplois directs et indirects.

La marina de CHBIKA en chiffres :

Intitulé du projet *Nouvelle zone touristique intégrée d'Oued Chbika*
Maître d'ouvrage *Oued Chbika Development, filiale du groupe Orascom Development Holding (Altdorf, Suisse)*
Situation *Commune d'Oued Chbika, 50 km au sud de Tan Tan*
Superficie globale *1 500 hectares (500 hectares en phase 1)*
Programme hôtelier *8 établissements (4* & 5*) - 2 500 chambres / 7 500 lits*
Picrogramme Immobilier *1 851 unités résidentielles - 7 500 lits (Villas, riads, appartements)*
Aménagements complémentaires *1 golf 18 trous - 1 marina de 100 anneaux - 1 centre avec des commerces, des restaurants - 1 médina avec centre artisanal - Unité médicale*
Investissement total *6 milliards de dirhams*
Emplois créés directs *2 500*
Emplois créés indirects *12 500*
Ouverture de la 1ère tranche *2013*
Finalisation de la phase 1 et début de la phase 2 *2015*

par Hicham Zemmar

HI-TECH *Nouveautés*

AUDI Carbon Ski

Skiez en Audi !!!

« Audi Carbon Ski Concept », de véritables petits bijoux créés par le constructeur allemand pour les sports d'hiver, skis de luxe entièrement conçus en carbone, qui sortent tout droit du centre de design de la marque à Munich où ils ont été développés... juste à côté des R8. Dotés d'un savant dosage de fibres de carbone à haute résistance entourant des couches d'aluminium et de titanium mais aussi de bois, ils affichent une longueur de 170 cm et un poids inférieur de 200 grammes aux modèles concurrents. Avant tout destinés à des sportifs aguerris !!!

Aston Martin Interiors Collection

Drive me home sofa

Inspirée des lignes générales, du style et des coloris propres à l'univers du constructeur britannique Aston Martin, un petit retour sur cette superbe collection de meubles « Aston Martin Interiors » imaginée par le designer italien Fabio Luciani. Comprenant d'ores et déjà un fauteuil ainsi qu'un splendide canapé au design sobre et minimaliste

KLANG

Ultrasonic Speakers

Outre leur style des plus sculptural, leurs lignes contemporaines et le très bel effet du contraste de l'or avec le noir, les « Klang Ultrasonic Speakers » sont une paire de haut-parleurs qui offrent en outre une qualité sonore qui serait inégalable.
Imaginés par le designer Adam Moller, ils utiliseraient le bas spectre des ultrasons afin de guider les ondes sonores audibles dans une direction précise. En clair, elles sont uniques en leur genre car une fois mises en route vous ne pourrez pas entendre le moindre son si vous n'êtes pas dans la direction des deux enceintes.
Les Klang avoisinent les 30,000 Hz, qui est une fréquence un peu plus haute que les gens peuvent entendre.
Quand cette vague de haute fréquence interagit avec l'air, elle se sépare en trois différentes vagues.
Une de ces vagues est le son normal que nous pouvons entendre, mais il est entouré par les deux autres vagues reste donc dans un espace concentré jusqu'à ce qu'il se disperse ou quelque chose le bloque, signifiant que le son est seulement audible dans un rayon limité et ne peut pas être entendu n'importe où.
Etant donné que ce n'est qu'un projet pour le moment, il n'y a donc pas de prix ni de date de commercialisation.
Sorry de vous avoir fait rêver un peu...

Phonofone III

Designostalgique...

Un très gros coup de coeur pour cette nouvelle version de l'amplificateur passif pour iPhone et iPod. Tout simplement baptisé Phonofone III, il est toujours fabriqué en céramique et peut amplifier jusqu'à 4 fois le volume du haut-parleur de votre iPhone sans consommer la moindre énergie. Entièrement fabriqué à la main et proposé dans une édition limitée de 50 exemplaires proposés pour 195 dollars chez Science&Sons.

http://www.scienceandsons.com

Hublot

La clé du temps

Imaginée dans un premier temps par la Confrérie Horlogère et baptisée BNB Concept avant sa faillite, la Clé du Temps est une splendide montre qui va désormais être produite et commercialisée par l'horloger Hublot qui l'a acquise en même temps que la reprise de la Confrérie Horlogère. Avec 73 rubis pour les pivots, 440 composants principaux, un tourbillon calé sur 21 600 A/h et un mouvement de 40 mm de large sur 9 mm de hauteur, cette heures-minutes rattrapante est exceptionnelle dans le paysage horloger et elle cumule la délicatesse de mise au point comme de réglage d'un tourbillon vertical et d'une double rattrapante – non plus des secondes, mais des heures et des minutes. Répondant au nom de K.O.T. pour « Key Of Time » et disponible dans une série ultra-limitée pour un prix stratosphérique qui avoisinerait le million de Francs Suisses !

par Hicham Zemmar

PARFUMS *Nouveautés*

STEVE MCQUEEN
Parfum d'homme

Personnalité hors du commun, représentation du rêve américain, Steve McQueen s'incarne aujourd'hui dans un parfum qui ressemble à l'homme qu'il a été avec son charme naturel, ses yeux bleu acier et son demi-sourire permanent. Illustrant parfaitement le « King of Cool », la note intrigue et fascine, donnant sa pleine mesure sur la chaleur d'une peau d'homme. Steve McQueen Parfum d'Homme s'impose comme la capture de l'aura de cet homme complexe. Après un départ tonique de notes vertes et citronnées fusantes, se révèle un cœur d'épices profond et puissant qui s'appuie sur un fond boisé. Derrière le cèdre, l'ambre et la cardamome, se révèlent des évocations de désert brûlé par le soleil, une odeur de mécanique, une vibration de cuir.

MICHAEL BOADI
Boadicea the Victorious

Coiffeur de stars et du monde de la mode, Michael Boadi lance sa marque de parfums unisexe « Boadicea the Victorious » avec une collection composée de 17 parfums issus de quatre familles distinctes : Citrus, Floral, Musk et Agarwood. La marque Boadicea the Victorious propose ses parfums dans un flacon où le verre se mèle à l'étain. Tel un talisman porte bonheur, ce flacon inspiré des mythes celtes sera parfait pour cet automne.

GUERLAIN
Homme Private Preview

Le dernier parfum Guerlain Homme se veut révélateur de l'animal qu'il y a dans tous les hommes. Le flacon de verre massif habillé, en contraste, d'une plaque effet métal, est profilé comme une flasque d'alcool. Le chic en plus ? Un discret relief rappelant le capot des (très) belles voitures.
C'est en effet au studio de design automobile Pininfarina que la maison Guerlain a souhaité s'associer pour la création de cet objet. Nom magique pour tous les amateurs de bolides à l'italienne, fous de ces fuselages de métal futuristes, Pininfarina est une légende du luxe au masculin.

BANG
By Marc Jacobs

Bang, le parfum pour homme de Marc Jacobs, pour des fêtes de fin d'année viriles et boisées ! Cette nouvelle fragance est poivrée à souhait et accompagnée de notes de vétiver et de patchouli. Bang a déjà fait parler de lui au printemps lorsque la campagne de publicité a été dévoilée avec Marc JacobsE nu ! Bang est également doté d'un flacon original, petite sculpture minimaliste E Un triple effet « BANG » pour les yeux, le nez et le touché !

Massimo Dutti
SPRING
SUMMER
2011
MASSIMO DUTTI : 18, BD EL MASSIRA AL KHADRA / TÉL. 05 22 39 32 95

par Houria Zaghloul

ÉVASION *de rêve*

LAPONIE ICE DRIVING

Il fait froid ? Vous avez envie de vous offrir un voyage dans un lieu féerique ? Pourquoi pas un Ice driving ? Eh bien, aujourd'hui, on vous propose la dernière innovation en matière de loisirs. Direction La Suède !

Et plus exactement à Arjeplog, en Laponie suédoise, sur l'un des plus grands lacs gelés d'Europe, le lac Hornavan, le plus long et le plus profond de Suède avec 221 mètres de profondeur maximale. Vous aurez l'occasion de tester une expérience unique au monde sur un circuit qui n'est autre que la reproduction exacte du circuit de F1 du Castelet, eh oui 3,8 km de glace juste pour vous !

Mais pourquoi aller si loin ? L'implantation du Laponie Ice Driving à Arjeplog n'est pas une surprise, puisque ce village abrite l'un des secrets les plus intéressants au monde. Arjeplog est en effet le lieu de rencontre annuel des plus grands constructeurs automobiles européens, et c'est ici que sont testés tous les nouveaux véhicules dans l'une des conditions les plus extrêmes !

Le stage du Laponie Ice Driving a été créé par Peter Auto, organisateur du Tour Auto et du Mans Classic, cette fois, cet homme a vu les choses en grand et est parti recréer en Laponie le Circuit Paul Ricard du Castelet, en grandeur réelle! Il sera donc possible d'emprunter le tracé sous la neige et tout en glisse! Tout cela pour permettre au conducteur de gérer ses émotions dans des conditions extrêmes, d'améliorer la précision de ses gestes et leur timing, ainsi que de se faire plaisir, grâce à des glissades aussi maitrisées qu'efficaces. Et comme parrain ? Eh bien, quoi de mieux que d'avoir le champion du World Touring cars championship comme ambassadeur ? Ce spécialiste des compétitions d'hiver est un gage d'excellence pour les stages, pour lesquels il apporte toute son expérience technique !

Alors préparez vous ! Au programme, réveil chaque jour à 8h30 pour 4 séries de roulage de 30minutes effectives, qui dérouleront un programme de plusieurs phases :

Il s'agira tout d'abord de comprendre les fondamentaux de la dérive dans une étape qu'on appelle Aire plane, au cours de laquelle il faudra réaliser des 8 autour de cercles de 60 et 100m. L'objectif sera de tenir la dérive constante dans un sens et dans l'autre ! Pas facile, tout ça...

Étape suivante, «les deux cercles». Il faudra tenir une dérive constante, dans un sens et dans l'autre, sur d'énormes ronds-points, dont le plus grand fait quand même 1km de développé. On corse un peu... il faudra tout de même les faire à une vitesse d'environ 120km/h pour le cercle extérieur, et 90km/h pour le cercle intérieur. Une fois cette technique acquise, l'exercice sera compliqué par la variation du choix de l'angle de dérive (plus d'angle, moins d'angle). Il s'agira ensuite de dessiner des escargots. C'est en général ici qu'a lieu la première sortie de piste.

Une fois ce qui précède maîtrisé, les choses commencent alors à se compliquer. Il s'agit à présent de mixer sur le circuit technique, toutes les difficultés, tout en restant en phase avec les virages : freinages, inscriptions, dérives et sorties de virage bien sûr, mais également ralentir l'auto en augmentant l'angle pour un virage qui se referme, appel contre appel, tenir et augmenter la dérive dans la ligne droite qui relie deux virages de même sens, renvoi en phase d'un virage sur l'autre. Vous avez toujours froid ? Je ne pense pas, cette bonne bouffée d'adrénaline vous aura fait le plus grand bien ! Et c'est encore mieux quand c'est au volant de l'une des meilleures voitures au monde ! Vous aurez l'occasion de choisir parmi 15 véhicules préparés pour la glace et le grand froid, mais pas n'importe lesquels, vous pourrez tester la Mitsubishi EVO IX (285ch, transmission intégrale) la Porsche Cayman S(295ch, propulsion), la Porsche GT3 de 385ch... De quoi lâcher la bride à vos fantasmes !

Alors maintenant passons aux choses sérieuses...

Eh oui, le Castelet, reproduction exacte, à l'échelle 1 du fameux «Paul Ricard». Tout y est: la ligne droite impressionnante du Mistral, la courbe de Signes, la double droite du Beausset, le virage du Pont !
Et le nouveau-né, alors ?
Le circuit de Hockenheim, eh oui, vous n'êtes pas en train de rêver, c'est bel et bien lui ! Le circuit allemand de F1 dans son développé de 4, 6 km ! Tous les mécanismes repérés sur le circuit technique, doivent s'exercer avec précision, au bon moment, et à grande vitesse. Les tracés de ces circuits mythiques, particulièrement adaptés à la glace, avec des enfilades rapides, des enchaînements de grandes courbes, des freinages en appui, vous procureront le plus intense des plaisirs une fois les bonnes techniques apprivoisées. Étant donné les vitesses d'évolution, impliquant de surcroît la gestion de l'émotionnel, un retard d'une demi seconde à l'inscription (dans la courbe de Signes par exemple), c'est près de 30 mètres trop tard, et des sorties de piste sévères.
Alors, convaincus ? Ça serait mieux avec un petit groupe d'amis ? Oui pourquoi pas, vous aurez peut être l'occasion d'en profiter avec vos collègues de bureau. En effet, le Laponie Ice driving est un cadeau d'exception par excellence. Il accueille des groupes de 8 à 30 personnes en exclusivité pour des séjours de 2 à 4 jours avec des programmes sur-mesure qui peuvent inclure du pilotage sur glace, de la randonnée en scooter des neiges de forte puissance, des moments de détente (spa, bains bouillonnants...) et aussi une balade avec des chiens de traîneau !
Côté prix, pour les particuliers, il faudra compter entre 3250 euros et 7750 euros TTC par participant (hors transports, hébergement et restauration), cela dépend de la durée du séjour... un jour de plus, un bolide de plus !
Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site : http://www.laponieicedriving.com

ART

par Ingrid Obert

Erik Gentet

1962 – Nantes / France.

Erik Gentet a commencé à dessiner dès son plus jeune âge, favorisé par une ambiance familiale artistique.
Adolescent, à l'époque du mouvement «tuning », dans les années 1980, il a peint beaucoup de casques, mais aussi des motos, des voitures, (de la 2cv à la Mustang), avec une technique adaptée aux supports, l'aérographe, très «in» durant ces années là.
Plus tard, il a découvert l'acrylique sur toile, pour y peindre des femmes africaines, en grand format. L'idée d'associer portraits et voitures a fait qu'il travaille sur le projet de quelques toiles «taxis du monde», toujours très grands formats, en vue d'une exposition.
En effet, il a toujours été passionné par les voitures de collection des années 1970.
Peintre autodidacte à la base, il a travaillé au sein de l'atelier de dessin Sornas à Paris en 1981. Il a effectué plusieurs expositions privées en France, dont «Femmes d'Afrique».

QUELQUES RÉALISATIONS /// SES CRÉATIONS

AUTODIDACTE À LA BASE.
ATELIER DE DESSIN SORNAS À PARIS EN 1981.
PLUSIEURS EXPOSITIONS PRIVÉES EN FRANCE, « FEMMES D'AFRIQUE ».

Taxi de Tokyo
Acrylique sur toile
1m25 x 1m00

genteterik@gmail.com

的士
TAXI
Erik Gentet
02.2011

Carnet d'adresses

AZUELOS
16, bis boulevard Moulay Youssef
Casablanca.
Tel: 0522471308

DIESEL
Rue Ali Abderazak
Espace porte d'anfa
Casablanca
Tel 0660122061

TAMENGO
Rue Aïn Harrouda, Résidence
Yasmine. Casablanca.
Tel : 0522368989

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

STUDIO 14 HOMME
Tel : 0522202674
(Déménagement en cours)

JEFF DE BRUGES
5, rue Bab El Irfane -ex Ader
Casablanca
Tél: 022 39 79 58

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

SHOPPING SHOP
4 rue ain Harrouda.
Casablanca
Tel : 0522953795

PASSION
83, rue Moussa Ibn Noussair
Casablanca
Tel : 0522 20 68 90

REFLETS DU TEMPS
99,Rue Ahmed Majati.Maârif.
Casablanca
Tel.: 05 22 23 15 55

CAMAIEU
283, bd Mohamed Zerktouni, 5°ét.
Casablanca
Tel : 0522950285

GAUTHIER LIVRES
12, Rue Moussa Ibn Noussair.
Casablanca
Tél.: 022 26 44 26

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

E-mail : .....

MODE DE PAIEMENT

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

Gentlemen DRIVERS

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

www.citroen.ma

NOUVELLE CITROËN C5
DRESS CODE: BLACK & YOU.

Photo non contractuelle.

Distribuée par Sopriam et son réseau Citroën.

Garantie Kilométrage illimité
2 ans de garantie

NOUVEAUX STYLE ET MOTORISATION HDi 110 CH A PARTIR DE **269 000** DHS TTC
AVEC OPTIQUES LED DE SERIE.

Grande routière au caractère incisif, Nouvelle Citroën C5 vous invite à voir la route sous un nouvel angle. Résolument haut de gamme, des feux diurnes à LED intégrés aux projecteurs soulignent son style dynamique et racé, et la suspension Hydractive vous offre un plaisir de conduite exceptionnel. A l'intérieur, tout a été conçu pour vous rendre la vie à bord des plus agréables : climatisation automatique, volant à commandes centrales fixes, radar de stationnement avant et arrière…sans jamais faire l'impasse sur la sécurité avec l'ABS, l'ESP, 9 airbags et l'aide au démarrage en pente.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN

• CASABLANCA : 05 22 46 49 00 • SIDI MAÂROUF (Zénith) : 05 22 97 55 33 • AÏN SEBAA : 05 22 67 46 91 • RABAT : 05 37 28 96 00 • RABAT (Bouregrag) : 06 46 10 00 80 • KÉNITRA : 06 46 10 00 91
• FÈS : 05 35 62 16 40 • MARRAKECH : 05 24 35 55 55 • AGADIR : 05 28 22 07 98 • TANGER : 05 39 31 31 11 • TETOUAN : 05 39 96 14 88/89 • EL JADIDA : 05 23 37 39 56 • MEKNES : 05 35 52 43 60
• OUJDA : 05 36 69 15 16 • TAZA : 05 35 28 57 79 • BENI MELLAL : 05 23 48 21 46 • SAFI : 05 24 46 33 91 • NADOR : 05 36 60 34 02 • LAÂYOUNE : 05 28 99 21 49

Rien n'est plus inspirant
qu'une page blanche.
C'est pour cela que
notre création
est unique.

Audi A7 Sportback

Avec son design émotionnel, l'Audi A7 Sportback inaugure une nouvelle ère.
Elle unit le dynamisme passionné d'un Coupé sport et l'élégance pure d'une Berline.
Audi A7 Sportback, née de l'inspiration.
Audi garantit 3 ans tous ses véhicules.*
www.audi.ma

Audi
Vorsprung durch Technik

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