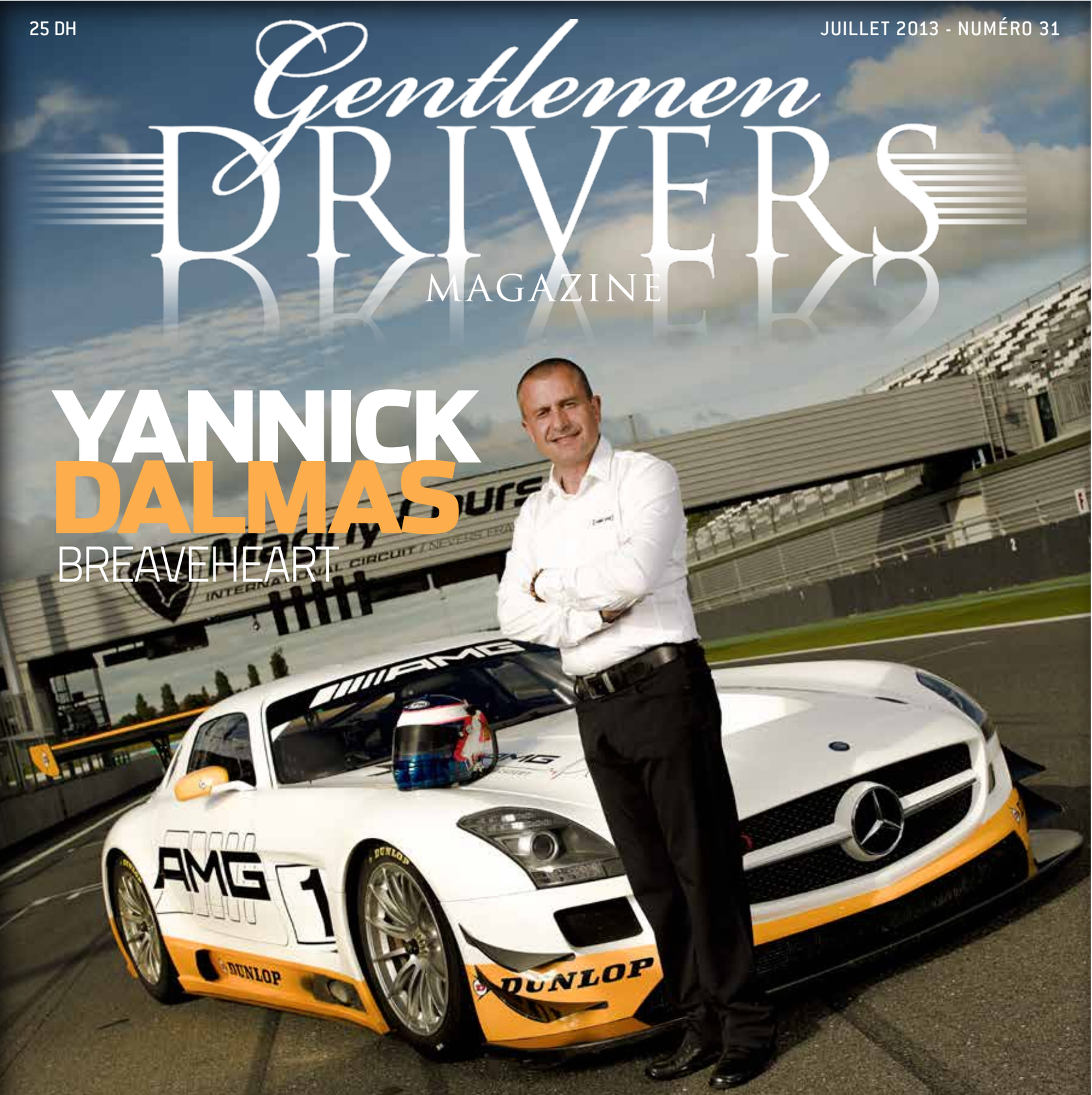
25 DH

JUILLET 2013 - NUMÉRO 31

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

YANNICK DALMAS
BREAVEHEART



Aston Martin
Vantage S p.40
Fast and Furious

Mercedes
SLS 63 AMG GT p.46
Sportivité décoiffante

Jaguar
XJR p.56
La XJ se Rebelle

LEMANS
90 ans p.78
L'avant-guerre

Solutions PRO

Maroc Telecom

Forfaits Mobile Business

Boostez votre activité professionnelle !

PLUS D'HEURES

TARIFS RÉDUITS

PLUS D'OPTIONS

iam.ma

Avec la nouvelle gamme Mobile Business, accédez à des forfaits de 2 à 65 heures* encore plus accessibles à partir de 97 Dh TTC/ mois seulement.

De plus, profitez de nombreuses options en fonction de vos besoins : Intraflotte Voix et SMS, Numéros illimités, Internet 3G gratuit 3.6 Mb/s** et des réductions sur vos abonnements BlackBerry et Internet 3G.

Pour découvrir les avantages des Forfaits Mobile Business, rendez-vous à votre agence commerciale ou appelez le 777.

* Les Forfaits Mobile Business peuvent être ouverts ou plafonnés avec la possibilité de recharger avec des cartes Jawal.
** Avec un volume de téléchargement plafonné à 1 Go/mois.

Itissalat Al-Maghrib–Société Anonyme à Directoire et à Conseil de surveillance au Capital de 5.274.572.040 DH- RC 48 947. Siège Social : Avenue Annakhil, Hay Riyad, Rabat.

Édito

Ahmed Kseibati

Respect

Cette année a été célébré le le 90e anniversaire de la mythique course des 24 Heures du Mans. J'étais sur place et je dois dire que je n'ai pas cessé de penser à une personne qui a été notre fierté nationale en ce lieu mythique. J'ai nommé Max Cohen-Olivar, qui depuis sa première participation en 1971, jusqu'à son retrait définitif en 2001, a fait chaque année entonner l'hymne national et hisser le drapeau du Maroc.
Oui, Messieurs, Max il faut le rappeler, est le seul Marocain qui a atteint ce niveau de compétition, et Dieu seul sait au prix de quels sacrifices, puisque les 24 Heures du Mans ont toujours été et resteront l'ultime épreuve d'endurance pour l'homme et la machine, sans oublier les écuries, les organisateurs et même le public, qui reste 24 heures sur le circuit, passant du virage Porshe a celui d'Indianapolis , et de la ligne droite de la Hunaudiere aux virages de Mulsanne et d'Arnage, les yeux fixés sur la piste pour suivre le moindre changement dans le classement.
Un bonheur ne venant jamais seul, ce mois-ci, comme vous l'avez remarqué, il y a Yannick Dalmas , quadruple champion des 24 h du Mans, en couverture.
Ne pouvant trop m'étendre dans l'édito pour faire son éloge, je vous invite, Gentlemen, à lire l'entretien qu'il nous a consacrés, afin de voir les différentes facettes de ce pilote d exception. Vous souhaitant un ramadan plein de spiritualité et de quiétude, je vous donne rendez-vous au mois prochain.

Bonne lecture, Messieurs.

Sommaire

06 Motors

06›12 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
14›16 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
18›20 **Essai** BMW Xdrive Tour par Ahmed Kseibati
22›25 **Essai** Jeep par Ahmed Kseibati
26›34 **ActuEvenement** 24 Heures du Mans par Ahmed Kseibati
36›39 **AutoConcept** BMW Gran Lusso Concept par Youssef Bennour
40›45 **AutoException** Aston Matin V12 Vantage S par Youssef Bennour
46›51 SLS AMG GT Roadster : Sportivité décoiffante par Youssef Bennour
52›57 Jaguar XJR : La XJ se Rebelle par Amal Razine
58›63 Porsche 911 50th Anniversary Edition : Collector par Youssef Bennour
64›67 **AutoNouveauté** Honda Civic Diesel par Amal Razine

68›81 Entretien du mois Yannick DALMAS

Braveheart par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

82›86 **AutoLégende** 90 ans des 24 Heures du Mans : L'avant-guerre par Youssef Bennour
88›91 **ActuEvenement :** Summer Night Cigar
92›93 **MotoException** Yamaha MT-09 850 par Lina Mouafak

94 L'Homme

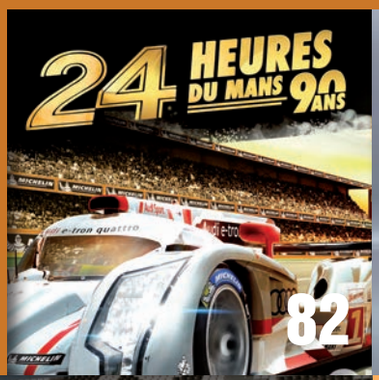
94›95 **Montres Rolex Oyster Perpetual Cosmograph Daytona** par Lina Mouafak
96›97 **Sport d'élite** La Route des Princes 2013 par Lina Mouafak
98 **Hightech** par Hicham Rehane

100 Lifestyle

100›103 **Evasion** Circuit 24 Heures du Mans par Lina Mouafak
104›105 **Art** Fernando Costa par Antoine Delmas

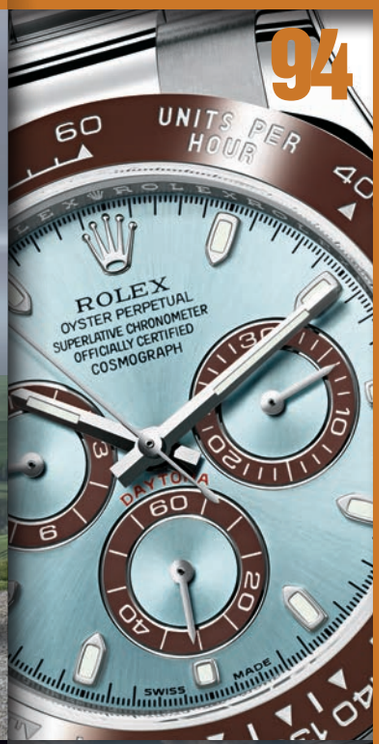
Gentlemen DRIVERS

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



82

44



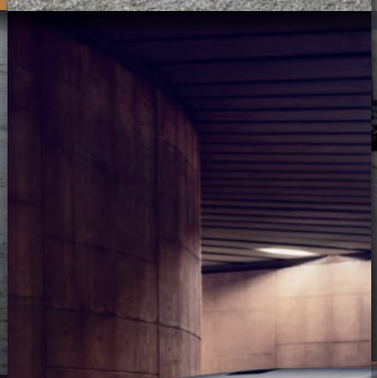
94

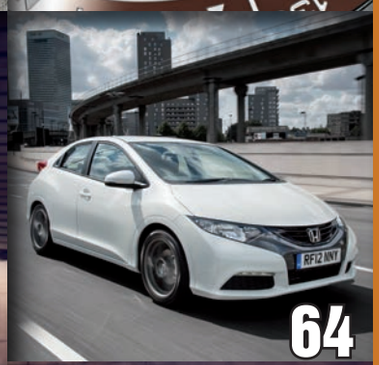
68

58

52

96





64

36

92

46

Nationales

par Amal Razine

Anniversaire princier
Le prince Moulay Rachid a fêté ses 43 ans

La Famille royale et le peuple marocain ont célébré, jeudi 20 juin, le 43e anniversaire de S.A.R le Prince Moulay Rachid, un moment fort qui témoigne de l'attachement indéfectible du peuple peuple au glorieux Trône Alaouite et une occasion de se remémorer les intenses activités officielles de S.A.R au service du pays. Né le 20 juin 1970 à Rabat, SAR le Prince Moulay Rachid a obtenu sa licence en droit public (option Administration interne) et son diplôme en droit comparé à la faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de Rabat, en mai 1993, avec mention « très bien ». En juin 1996, Son Altesse Royale a obtenu, avec mention « très bien », le deuxième certificat d'études supérieures (option relations internationales). Son Altesse Royale a soutenu publiquement, le 18 mai 2001, à l'Université Montesquieu-Bordeaux IV, une thèse de doctorat en droit sur l'Organisation de la conférence islamique: étude d'une organisation internationale spécifique avec mention très honorable et les félicitations du jury et mention particulière pour sa publication eu égard à l'intérêt du sujet et à la qualité du travail.

Réseau Renault
Deux nouvelles concessions

Le Groupe Renault domine toujours notre marché et cela n'est pas près de changer, d'autant plus que le réseau ne cesse de s'étendre sur le territoire marocain. En effet, le réseau a accueilli deux nouvelles concessions. La première, Jnane Auto, a été inaugurée à Salé. Alors qu'elle était établie depuis 2010 pour la marque Dacia, la concession qui a réalisé de bonnes performances a acquis un nouveau local, sur le même axe routier, dédié à la marque Renault et qui s'étale sur 10.000 m2. Cette surface comprend un showroom d'exposition de 1.200 m2, une canopée dédiée à l'accueil client, des ateliers mécaniques, de carrosserie et de peinture équipés des dernières technologies ou encore d'un espace Renault Minute pour les révisions sans rendez-vous. Autant de spécificités qui font de la concession un espace moderne et une vitrine aux normes et standards du constructeur. Meknès également a eu droit à une nouvelle concession inaugurée par Auto Meski et Renault Maroc. Établie sur un terrain de 20.000 m2 dont 9500 m2 construits, elle commercialise les gammes Dacia et Renault et propose aussi le fameux Renault Minute. Renault a appliqué une nouvelle fois sa politique de proximité dans le cadre du développement de son réseau.

Jaguar F-Type
Le cabriolet décoiffant

Alors que nous vous en parlions il y a quelques mois, la Jaguar F-Type a été lancée sur le marché marocain. Dévoilant ses lignes et surtout ses prix, elle n'a pas manqué d'attirer les regards du public, qui n'aura d'yeux que pour elle, notamment parce que Jaguar lui a exclusivement réservé le showroom de Casablanca, où elle se décline en différentes couleurs et versions. Celle qui séduit par ses lignes, son histoire et ses performances, a réinventé le concept de la voiture de sport selon Jaguar, en s'inspirant du fameux concept C-X16, dévoilé en 2011. Le conducteur, qui est au centre de l'attention, aura le choix entre le V6 qui est décliné en 340 ch et 380 ch pour la S ou encore le tonitruant V8 de 5.0 l, dont la puissance culmine à 495 ch et qui est notamment reconnaissable grâce à ses 4 sorties d'échappement. La F-Type a été lancée à partir de 850.000 DH pour le V6 alors que la version animée par le V8 démarre à 1.350.000 DH. À peine arrivée en concession, elle a déjà envahi nos routes !

Ça commence toujours avec une étincelle pour devenir une passion, une dévotion qui se transforme en motivation animant ainsi notre quête continue de la perfection.

Toyota compte plus de 320 000 collaborateurs à travers le monde, plus de 43 modèles et se trouve à la tête du classement mondial en recherche et développement selon le rapport « global innovation 1000 » .
Résultat, c'est 9,75 millions de conducteurs qui ont fait confiance à Toyota, qui ont fait confiance à une technologie de pointe se traduisant encore et toujours par le dépassement de soi comme philosophie.

3 ANS GARANTIE TOYOTA ou 100 000 KM | www.toyota.co.ma | ToyotaDuMarocOfficiel | Numéro Eco 080 200 8100

Skoda Rapid
Plus européenne que jamais

Skoda, qui a conquis le public marocain grâce à l'Octavia, qui attend sa nouvelle génération dans les mois à venir, a lancé sur notre marché un nouveau produit, la Rapid. Souhaitant investir un nouveau segment, la marque tchèque a opté pour la 4 portes compactes, qui a été la première de la marque à avoir eu droit à un concept car. Arborant un design, toujours aussi conservateur, elle a eu droit à la nouvelle calandre et au nouveau logo de la marque, présenté l'année dernière. Avec des proportions équilibrées et des lignes simples, elle s'adresse surtout aux familles à la recherche d'habitabilité et de confort, qu'elle a tout particulièrement soignés. Se plaçant entre la Fabia et l'Octavia, elle est venue compléter la gamme de Skoda, qui a offert une montée en gamme à ses nouveaux modèles. Lancée sur notre marché avec un moteur que les Marocains connaissent très bien, le 1,6 TDI de 105 ch, elle est disponible en 3 finitions et se négocie à partir de 164.000 DH.

Fiat 500 L
La famille 500 s'agrandit

Découverte il y a quelques mois déjà, lors de la soirée de la 500 by Gucci, la Fiat 500 L vient enfin d'être lancée sur notre marché. Avec ses trois points forts (Large, Light et Loft), elle vise un public plus large que celui du pot de yaourt, qui connaît un succès planétaire. Misant sur le charme infaillible de la 500 et mettant en avant une habitabilité, plus importante que jamais, la 500 L peut parfaitement accueillir 5 passagers dans une ambiance colorée. Visant à simplifier la vie de ses occupants, à travers son aspect Light, elle fait, notamment, appel au système multimédia UConnect permettant de gérer la radio, le téléphone ou encore d'afficher en temps réel les données afin de réduire la consommation et les émissions de CO2. Offrant le choix entre le 1,3 Multijet de 85 ch et le 1,6 Multijet de 105 ch, la Fiat 500 L est personnalisable à souhait avec notamment 11 couleurs de carrosserie, 3 pour le toit et 3 pour les jantes. Lancée à partir de 179.900 DH, elle offre à ses premiers clients une machine à espresso Lavazza.

Mercedes Classe E
Restylage à la fleur de l'âge

Après le restylage de la Classe C, c'était au tour de sa grande sœur, la Classe E de se refaire une beauté, avant de revenir à la charge dans le segment Premium face à Audi et BMW, ses rivales de toujours. L'allemande a, bien évidemment, revu son style en délaissant les doubles optiques présentes sur ce modèle depuis 1995 au profit de phares monoblocs avec des projecteurs à LED qui réussissent à donner l'impression d'avoir toujours deux phares. La calandre, également, a été revue, devenant plus imposante et s'avançant de façon à mettre la marque en valeur. Gagnant en dynamisme, l'allemande a aussi subi quelques transformations dans l'habitacle avec, notamment, la mise en place d'une horloge au centre de la planche de bord, d'un bloc instrumentation inédit, ainsi que de plusieurs touches de chrome sur les différents éléments. Lancée en diesel uniquement sur notre marché, la Classe E est disponible avec 4 versions : E 200 CDI, E 220 CDI, E 250 CDI et la E300 BlueTEC, ces 3 dernières avec une BVA. Commercialisée à partir de 462.000 DH, elle est bien partie pour perpétuer le succès de ses devancières.

E-motionnelle !

Nouvelle Classe E

Un design puissant aux lignes affinées et sportives, un capot en forme de flèche, des optiques redessinées qui fusionnent avec élégance... Votre première rencontre avec la Nouvelle Classe E promet d'être riche en émotions ! Installez-vous à l'intérieur... Le confort et le luxe qui s'en dégage confirmeront que vous êtes bien à bord d'une voiture d'exception. Riche en nouveaux équipements dont de nombreux systèmes d'aides à la conduite, dotée de motorisations très performantes et efficientes... La nouvelle Classe E réinvente le voyage et vous fera vivre des sensations inédites. www.mercedesbenz.ma

Photo non contractuelle.

Mercedes-Benz

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

50 ans! de partenariat

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90 • **Rabat :** Avenue Hassan II, Lot Vita n°40 - 0537 79 97 99
Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • **El Jadida -** 0523 37 37 08 • **Fès -** 0535 74 83 72 • **Marrakech -** 0524 42 01 47
Meknès - 0535 52 52 41 • **Safi -** 0524 46 20 40 • **Tanger -** 0539 93 28 87 • **Tétouan -** 0539 99 30 40

Audi Quattro Cup
Une 5e édition réussie

L'Audi Quattro Cup, qui a réussi à réunir 95.000 participants dans 53 pays en 2012, a tenu sa 5e édition marocaine au Mazagan Beach Resort. Le tournoi de golf amateur le plus suivi au monde a conservé sa formule de jeu en Greensome stableford avec un classement net et brut. Cette 5e édition, qui est ouverte aux golfeurs amateurs, membres permanents et licenciés de clubs marocains de golf. Ces derniers doivent être âgés de plus de 18 et justifier d'un handicap individuel limité à 24. Ce sont, au total, 120 joueurs, venant des différentes villes marocaines, qui se sont affrontés au Mazagan. À l'issue de la compétition, c'est Jalal Naji et Nawfal Lahlou qui se sont distingués, remportant ainsi le droit de représenter le Maroc à la finale mondiale à Los Angeles, en octobre prochain.

Seat Leon
L'espagnole qui se germanise

La nouvelle génération de la Seat Leon a été lancée sur notre marché pour marcher sur les traces de l'ancienne, qui avait marqué les esprits, notamment par son dynamisme. Aujourd'hui, même si les lignes se sont assagies, elle peut toujours revendiquer ce dynamisme qui a fait son succès auparavant. Adoptant les nouveaux codes stylistiques de la marque, elle est reconnaissable grâce à son regard, qui est mis en valeur par des feux de jour à LED. Soignant son profil et sa poupe, l'espagnole n'a, ceci dit, pas négligé son habitacle. En effet, l'intérieur ne laisse nul doute quant à l'appartenance de la marque au groupe VAG avec toute la qualité de finition qu'on lui connaît. Expressif, élégant et accueillant, l'intérieur est tout naturellement orienté vers le conducteur. Lancée sur le marché national avec le moteur 1,6 TDI de 105 ch, elle affiche un tarif démarrant à 199.500 DH, bien en dessous de sa cousine allemande.

Cnia Saada
Lancement du programme «Mazaya»

Dans le cadre de sa stratégie visant à innover constamment pour répondre aux besoins de ses clients et à créer des services personnalisés et accessibles à tous, CNIA SAADA vient de lancer un nouveau programme de fidélité « Mazaya » . Permettant de cumuler des points de fidélité lors du renouvellement du contrat d'assurance auto, de la souscription de garanties supplémentaires ou de la souscription d'un nouveau contrat, le programme intègre également les opérations de parrainage, récompensant ainsi les clients qui recommandent CNIA SAADA à leur entourage. Les adhérents à « Mazaya » peuvent choisir de conserver leurs points ou de les consommer en profitant de remises significatives et bénéficient, en outre, de différentes offres chez les partenaires de la compagnie d'assurance.

Élections à l'AIVAM
Mohamed Guedira rempile

Le président de l'AIVAM, Mohamed Guedira a conservé son poste suite aux élections organisées par l'Association. Réélu pour un nouveau mandat de 3 ans, celui qui est également président de la Fédération de l'automobile qui regroupe, outre l'AIVAM, l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (AMICA) et le Groupement professionnel du poids lourd et de la carrosserie (GPLC), retrouvera tous les membres du bureau constituant le Conseil d'administration, également reconduits par un vote unanime. L'association qui fêtera son quart de siècle l'année prochaine, prépare déjà la prochaine édition de l'Auto Expo 2014 sans oublier les différentes études de marché qui devraient bientôt voir le jour à l'instar de l'observatoire de l'automobile présenté il y a quelques mois et qui donnait une idée sur les différents aspects du marché marocain.

HOW ALIVE ARE YOU?

JAGUAR

JAGUAR MAROC S.A.S. TÉL: 05 22 48 17 18

*À VOTRE TOUR.

PHOTO NON CONTRACTUELLE

JAGUARMENA

Range Rover Sport
Le luxe n'a pas de limites

Après le Range Rover, c'était au tour du Sport de voir apparaître sa nouvelle génération, qui adopte les nouveaux codes stylistiques de la marque inaugurés notamment par l'Evoque. Le Range Sport a eu droit à une présentation à la hauteur de ses ambitions dans les rues de New York, avec pour ambassadeur, le British Daniel Craig, alias James Bond. Alors que les clients marocains étaient prêts à le commander sans même le voir, la Smeia, importateur exclusif de Land Rover au Maroc, a décidé de ramener un modèle de pré-série, venu directement des pays du Golfe. Grâce à cette opération, quelques chanceux ont pu le voir de plus près et découvrir ses nouveaux atouts stylistiques, mais également techniques et technologiques. Disponible en premier lieu avec les moteurs SDV6 de 300 ch, V8 5.0 essence de 510 ch et V6 3.0 essence de 340 ch, le baroudeur british sera commercialisé, vers le mois de septembre, à partir de 890.000 DH.

Fam'otop
Les conductrices à l'honneur

Wafa Assurance a lancé une plateforme de communication entièrement dédiée aux conductrices marocaines de tous bords : la communauté Fam'otop. Se voulant en premier lieu un hommage à la femme marocaine, qu'elle soit active, au foyer ou artiste, ce concept vise à créer des outils d'information et d'échange entre ces femmes, ainsi qu'à développer une relation de proximité entre Wafa Assurance et ses clientes. Fam'otop se déclinera à travers les médias, les évènements et une plateforme qui lui est dédiée, avec pour commencer le site www.famotop.ma sur lequel les femmes pourront retrouver principalement les informations spécifiques concernant le pack assurance automobile Fam'oto. Une page facebook a été créée pour regrouper les Fam'otop, alors qu'un jeu concours sur la base d'un quiz a été lancé en parallèle. Grâce à Fam'otop, Wafa Assurance a une nouvelle fois créé l'évènement après le succès du produit Fam'oto qui est la première offre d'assurance automobile destinée aux femmes.

CFAO
Exposition estivale

Du 28 juin au 21 juillet, CFAO Motors Maroc donne rendez-vous au public marocain et casablancais en particulier, à la corniche de Casablanca, pour la première édition du Summer Drive Expo. Regroupant les modèles des deux marques Chevrolet (Camaro, Spark, Cruze HB, Captiva...) et Opel (Corsa, Astra...) sur un espace de 800 m2, ce qui en fait le plus grand showroom en plein air, le Summer Drive Expo propose des tests drives, des promotions sur l'ensemble de la gamme, des contrôles SAV gratuits, sans oublier un espace réservé aux enfants. Pour ceux qui ont déjà des véhicules Opel ou Chevrolet, ils pourront bénéficier d'un diagnostic rapide et gratuit, ainsi que de remises pouvant aller jusqu'à 20% sur la maintenance. Les autres villes ne sont pas en reste, puisque les succursales de Rabat, Agadir ou encore Marrakech organiseront des week-ends portes ouvertes avec animations.

Votre assurance auto, vous ne la trouvez pas un peu légère pour vos besoins ?

Assurance Auto

Sur-Mesure d'AXA

Une assurance auto qui vous permet de composer la couverture qui est vraiment la vôtre et de ne payer que ce dont vous avez réellement besoin. Ni plus, ni moins.

La couverture qu'il vous faut, au prix qu'il faut.

Contactez votre **Conseiller AXA**

Connectez-vous sur **www.axa.ma**

Appelez le **05 20 43 95 30**

réinventons / l'assurance auto

AXA

AXA Assurance Maroc, entreprise régie par la loi n°17-99 portant code des assurances. Selon les dispositions en vigueur et les conditions générales et particulières qui régissent votre contrat d'assurance auto.

Actu en bref

Internationales

par Amal Razine

Pikes Peak
Loeb écrase le record

Tout le monde s'y attendait et l'Alsacien l'a fait ! Sebastien Loeb a battu le record de Pikes Peak de plus d'une minute (8min13s). Il faut dire que celui dont l'annonce de la participation a créé l'évènement, a donné le ton dès les qualifications. En effet, au volant de sa surpuissante Peugeot 208, qui développe 875 ch, il a parcouru la portion chronométrée de 8,3 km en un peu plus de 3 minutes, écrasant ainsi la concurrence. S'élançant dans la catégorie « Unlimited » où il n'y a aucune limite de puissance pour les véhicules, le nonuple champion du monde des rallyes a offert une victoire et un record à Peugeot 25 ans après la victoire d'Ari Vatanen au volant d'une 405 T16. Au total, Sebastien Loeb aura parcouru 19,93 km d'ascension, franchi 156 virage avec une moyenne de 8 à 9 virages par km et atteint à l'arrivée 4.300 m d'altitude. Le Français a marqué les esprits lors de cette première participation en maîtrisant, selon l'altitude, les différences de pression et leur influence sur la puissance des moteurs.

Porsche Cayenne
Le 500.000e exemplaire produit

Alors qu'à son lancement, les puristes ont reproché à Porsche de s'être éloignée de sa vocation originelle, le Cayenne représente désormais une valeur sûre de la marque qui lui a permis de se sortir d'une mauvaise passe financière. En effet, le modèle qui a été lancé en 2002 a fêté son 500.000ème exemplaire produit à l'usine de Leipzig, qui accueille chaque année près de 2500 clients venant directement récupérer leurs voitures. Le pari n'était pas gagné, puisqu'à ses débuts, 70 unités étaient montées par jour alors que l'année dernière seulement, plus de 83.000 exemplaires ont été vendus dans plus de 125 pays. Prouvant le changement des habitudes de ses clients, l'exemplaire en question est équipé d'une motorisation diesel, un V8 de 4,2 litres développant 382 chevaux pour 850 Nm de couple. Des chiffres qui lui permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et atteindre jusqu'à 261 km/h en vitesse maximale.

BMW
The last M3

Alors que la Série 4 a dévoilé ses lignes, la dernière BMW M3 Coupé est sortie de chaîne et devrait bientôt être suivie par la dernière M3 Cabriolet. En effet, l'appellation M3, que l'on verra sur la berline, sera abandonnée pour ces deux variantes qui seront nommées M4. Lancée en 2007, la M3 coupé s'est vendue à plus de 40.000 exemplaires, contre 10.000 pour la M3 berline. Equipée d'un moteur V8 de 420 ch qui a été primé à plusieurs, elle avait innové à travers sa réduction de poids, opérée en utilisant de l'aluminium mais également du carbone pour son toit. Ce dernier sera d'ailleurs présent de façon plus importante sur les futurs modèles de la marque et principalement les électriques. Mais au-delà de la fin d'une appellation les dernières M3 signent également la fin du blc V8 qui sera remplacé par le 6-cylindres Twin Power Turbo qui développe 450 ch. Voilà donc une raison que ces dernières unités deviennent des collectors.

Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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

تأمين الوفاء
Wafa Assurance

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

Fiat 500 e
Rupture de stock

La Fiat 500 qui a investi le marché américain avec un succès phénoménal, doit aujourd'hui faire face à une rupture de stock en Californie de sa version électrique, alors qu'elle n'est pas encore commercialisée. Le président de Fiat North America a expliqué que les commandes de 500e couvraient déjà l'entière production annuelle. Il faut dire que grâce aux aides gouvernementales et aux réductions Fiat, le Topolino zéro émission coûte à peine plus de 15.000 euros. Fiat profite également de son excellente réputation dans le comté de Los Angeles avec pas moins de 28 concessionnaires implantés sur un total de 205 aux USA, ce qui représente plus de 10% de ses effectifs en Californie. Vendue uniquement aux USA, la Fiat 500e est équipé d'un moteur électrique conçu à Auburn Hills, siège de Chrysler et assemblé au Mexique dans l'usine de Toluca. Il développe une puissance de 111 chevaux alors que l'autonomie de la voiture est annoncée à 140 km. Les batteries se rechargent, quant à elles, en 4 heures sur une prise domestique.

Audi
Optiques nouvelle génération

En 2009, Audi été le premier constructeur à monter un éclairage 100% LED sur un modèle de série à savoir la R8. Il semblerait que la marque aux anneaux tient visiblement à conserver son avance en matière d'éclairage et annonce aujourd'hui l'arrivée d'une nouvelle génération de phares à LED, plus compacts. Comme son nom l'indique, cette « Matrix LED » utilise une matrice de diodes. La grosse diode de feux de route est remplacée par une série de cinq petits projecteurs, eux-mêmes composés de cinq LEDs chacun. Ces 25 LEDs sont gérées par une unité centrale qui va adapter leur luminosité mais aussi leur direction en fonction des besoins. Le réglage de l'éclairage est donc beaucoup plus fin et peut même flasher les piétons à la nuit tombée. Comme sur les systèmes actuels de commutation automatique, il est possible d'ajuster la portée et la forme du faisceau lumineux en fonction des conditions de conduite, mais sans pivotement des diodes. C'est la nouvelle A8 qui inaugurera cette « Matrix LED ». Une réponse à la Mercedes Classe S ? Sans doute !

Nurburgring
Ecclestone prêt à racheter ?

Placé en faillite en juillet 2012 et avec une dette aux alentours de 400 millions d'euros, le complexe sportif, propriété de l'État allemand et géré par la société Nürburgring GmbH, serait à vendre à environ 130 millions d'euros. Interrogé par le journal allemand Die Welt sur l'avenir du circuit, Ecclestone a déclaré: « Il est possible que je l'achète. En tout cas j'y pense ». Avant d'ajouter: « Si je fais ça, cela assurera l'avenir du Grand Prix d'Allemagne, tout en tenant compte, bien sûr, des contrats existants avec Hockenheim. Mais à 82 ans, l'homme d'affaires britannique ne va pas se laisser guider par ses pulsions et a d'ores et déjà annoncé qu'il ne prendrait sa décision finale que d'ici quelques mois. En mars dernier, le site Bridge to Gantry, qui réunit des passionnés de la piste allemande, révélait qu'une cinquantaine d'entités s'étaient montrées intéressées par ce rachat, pour seulement une dizaine d'acquéreurs sérieux.

HONDA
The Power of Dreams

La nouvelle Goldwing Airbag & Navi

Véritable institution et synonyme de grand tourisme, la Goldwing intègre ce qu'elle a de plus luxueux en matière de confort et de sécurité pour le plaisir de ses adeptes.

Dans la liste des perfectionnements, on compte le nouveau design qui offre une meilleure stabilité, un nouveau GPS, une connectivité iPod et USB MP3, un nouvel équipement Hi-Fi SRS CS Auto surround tridimensionnel, une nouvelle assise passager plus confortable, des suspensions réajustées, une protection renforcée contre le vent et des valises à grande capacité sans oublier le nouveau système de sécurité **Airbag**.

Désormais fabriquée à nouveau au Japon, la Goldwing est proposée chez Univers Motors durant le mois de Ramadan à un prix promotionnel défiant toute concurrence.

HONDA

Univers Motors Importateur Exclusif, 112, Bd. Moulay Slimane, Aïn Sebaâ - Casablanca. Tél. : 05 20 42 22 22

par Ahmed Kseibati

BMW XDrive Tour

L'hélice mouille la chemise

Alors que la marque allemande communique davantage sur les performances de ses berlines, la gamme 4x4 est souvent laissée-pour-compte. Pour rectifier le tir, consciente de l'engouement du public, la Smeia, importateur exclusif de BMW au Maroc a décidé d'organiser le BMW XDrive Tour, auquel nous avons pris part. Pour cette opération, tous les X étaient de la partie ; X1, X3, X5 et le fameux X6.

Alors que nous avons pris la route au volant du X5 40d qui, malgré, des performances impressionnantes, n' a consommé en moyenne que 12 l/100 km, les choses sérieuses n'allaient commencer qu'une fois parvenus sur des pistes accidentées à 1 heure de Marakech. Pour cela, les équipes de Smeia ont fait appel au formateur, et avant tout pilote, Philippe Cornut, qui avait pour but de démontrer les capacités de la gamme 4x4 de la marque à l'hélice en dehors du bitume. Guidant le cortège au volant d'un X1, il a conseillé, bien plus d'un, sur la manière de piloter et de placer sa voiture au moment idéal pour rester le maître à bord. Mais il faut

dire que le xDrive fait tout le travail, par moment. Le système de transmission intégrale de BMW est le seul à pouvoir offrir une répartition 0/100 pour garantir le meilleur comportement au véhicule. Si le X3 et le X5 paraissent bien taillés pour des sorties hors pistes, la surprise est venue du côté du X1 dont les capacités sont au-delà de ce que l'on peut imaginer ou encore du X6, qui réussit les même exercices que ses frères alors qu'il est chaussé de jantes de 20 pouces. Comme quoi plus rien n'empêche un 4x4 d'être glamour et de plonger ses roues dans la boue. Preuve en est les protagonistes du BMW XDrive Tour.

BMW Série 5

www.bmw.ma

Le plaisir de conduire

Photos non contractuelles

BMW SÉRIE 5. UNE LONGUEUR D'AVANCE.

La BMW Série 5 est une routière de luxe au design exceptionnel, associant une élégance à la fois naturelle et sportive. Dotée d'un habitacle spacieux et richement équipé, elle offre à ses occupants une atmosphère de voyage somptueuse où le confort est le maître-mot. Ce n'est d´ailleurs pas un hasard si elle s'impose incontestablement comme la référence mondiale de sa catégorie. Venez découvrir et essayer votre BMW Série 5 chez Smeia et ses concessionnaires.

JUSQU'À 60 000 DHS D'AVANTAGES CLIENTS OFFERTS.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

4 ANS GARANTIE & ENTRETIEN

Garantie et entretien pendant 4 ans ou 80 000 km, au premier des deux termes échu.

Smeia
Importateur exclusif
47, boulevard Ba Hmad
20300 Casablanca
Tél. : 05 22 41 97 97/98
e-mail : contact@smeia.com

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

par Ahmed Kseibati

Jeep
Changement d'étoile

Une nouvelle ère s'annonce pour Jeep au Maroc. En effet, la marque américaine de 4x4 est passée sous la houlette de Fiat Group Automobiles Maroc depuis le 1er mai. Avec le Wrangler, le Compass ou encore le nouveau Grand Cherokee, la gamme Jeep qui investira les routes marocaines en septembre prochain, lors de son lancement officiel, permettra à FGAM de faire une franche distinction pour ses marques premiums. Nous avons eu l'occasion d'essayer la gamme complète de 4x4 sur route, sur surcuit et sur des terrains des plus accidentés, encadrés par les équipes de Maître Alain Galzot.

L'alliance entre Fiat et Chrysler a du bon ! Grâce à cette synergie, Jeep a eu droit à un soin particulier et une distribution plus large à travers l'Europe, notamment. C'est ainsi que FGAM qui représentait jusque-là 5 marques du Groupe, a récupéré la carte Jeep au Maroc. Cela a constitué l'occasion de nous inviter à essayer une gamme de 4x4 avec ses modèles mythiques, à commencer par le Wrangler.

Pour ces essais, FGAM a une nouvelle fois fait appel à Alain Galzot et à ses équipes. Toujours aussi charismatique et aussi professionnel, il nous a préparé un programme riche et varié. La journée a commencé sur les paddocks du Circuit Moulay El Hassan , pour nous donner un aperçu de la formation que proposera la Jeep Academy, dans les mois à venir pour les clients Jeep, mais également pour les amateurs de 4x4.

Comme à son habitude, Alain Galzot démarre par un débriefing, afin de rappeler les notions de base, notamment la position de conduite ou encore celle des mains sur le volant, mais également pour parler des différentes aides à la conduite, on-road et off-road.

Sur le circuit, la journée commence par un exercice de freinage, afin de montrer le travail de l'ABS sur les différents modèles de la marque. Elle se poursuit par

une démonstration des moniteurs, avec évitement d'obstacles pour mettre en avant l'importance de l'ESP. Toutefois, ce sont d'autres exercices, d'un tout autre genre, qui nous attendent désormais. À moins d'une heure de Marrakech, Alain Galzot et ses équipes nous ont conduits au désert d'Agafay. Encadrés par les moniteurs à chaque étape, nous avons d'abord commencé par le croisement de ponts afin d'augmenter les capacités de franchissement. Certes, le nouveau Grand Cherokee avec sa boîte automatique n'a aucune difficulté à le faire, mais il faut dire que même le plus rustique de la gamme, à savoir le Wrangler, s'en sort avec les honneurs. Placer ses roues sur les points les plus hauts, accélérer en douceur, ne pas faire de gestes brusques et bien d'autres conseils nous ont été prodigués par Galzot, en liaison radio permanente avec l'ensemble des voitures, afin que notre périple en off-road se passe au mieux. Pour se rendre notamment

compte de l'importance du HDC et du Hill Start, nous avons eu à faire une montée vertigineuse durant laquelle les voitures n'ont eu aucun mal à atteindre le sommet. Après chaque exercice, Alain Galzot, qui n'a pas ménagé ses efforts malgré sa fatigue, faisait un débriefing des plus constructifs, avant de passer à une autre étape. Le Wrangler Sahara, le Wrangler Sport, le Compass, le Grand Cherokee, l'actuel et le nouveau, des véhicules aussi différents les uns des autres, mais qui partagent le gène qui fait de Jeep une référence sur off-road.

Avec une fourchette de prix annoncée entre 300.000 et 900.000 DH pour toute la gamme, FGAM lancera officiellement Jeep au mois de septembre, alors que le service après vente est déjà opérationnel. Avec ces essais, la marque américaine de 4x4 s'est offert un vrai retour aux sources pour se dégourdir les « jambes » et montrer les capacités de ses véhicules.

Actu évènement

par Ahmed Kseibati

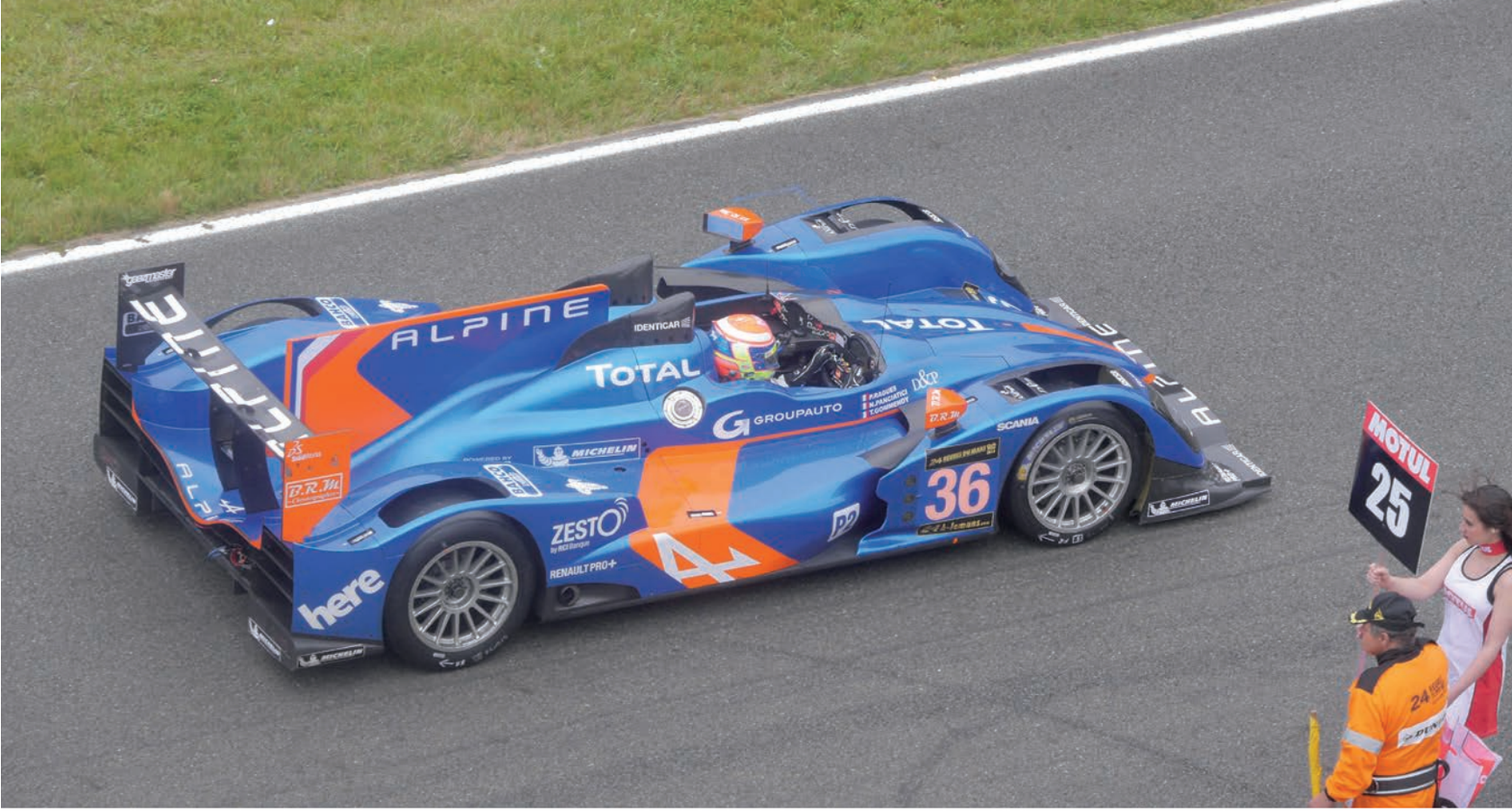
24 heures du Mans

Hommage et honneur aux pilotes mythiques

La course mancelle fête ses 90 ans ! C'est l'âge vénérable atteint cette année par les 24 Heures du Mans, la première édition ayant eu lieu en 1923. C'est l'occasion de rendre hommage aux pilotes ayant marqué de leur empreinte la plus célèbre course d'endurance du monde.

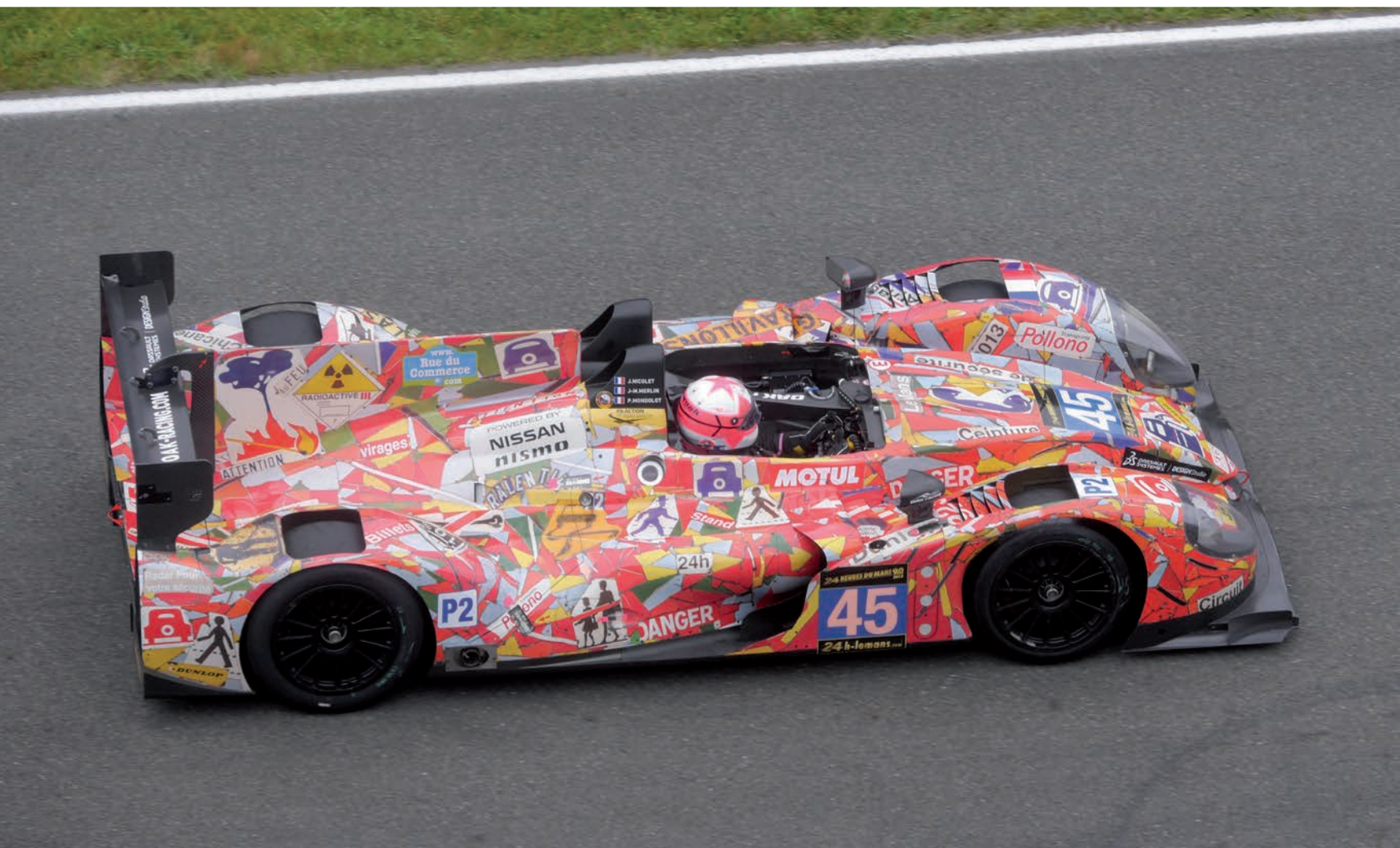
MICHELIN
TOTAL
france bleu

La course d'endurance la plus célèbre du monde fête cette année son 90e anniversaire. À cette occasion, le comité d'organisation a programmé une soirée privée pour rendre hommage aux hommes qui ont marqué par leur talent et leur courage l'histoire des 24 Heures du Mans. L'évènement s'est déroulé dans le cadre prestigieux du Georges, restaurant installé au sommet du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou et dont la vue embrasse la capitale.
Au cours de la soirée, Tom Kristensen, Jacky Ickx, Derek



Bell, Frank Biela, Emanuele Pirro, Yannick Dalmas et Henri Pescarolo, soit ceux ayant gagné au moins quatre fois l'épreuve, ont été célébrés dans le Hall of Fame des Pilotes des 24 Heures du Mans. Seul le regretté Olivier Gendebien, quadruple vainqueur disparu en 1998, manquait à l'appel.

En ouverture de la soirée, l'équipe OAK Racing a révélé l'Art Car officielle des 90 ans des 24 Heures du Mans. Il s'agit d'une Morgan de l'équipe OAK Racing dont la carrosserie est l'œuvre du sculpteur Fernando Costa.



LOTUS
OMP
TMG

24 HEURES DU MANS
LM P2
HPD-HONDA
33
PROSPEED
COMPETITION
SIEMENS
Alpina
Stables
CASINO
321 PERFORM

HACKETT
LONDON
ASTON MARTIN RACING
98
24h-lemans.com
PRO
Gulf
HACKETT
NORTHWEST
MICHELIN
Ontime
prodrive
97
WEC

FERRARI
66
DUNLOP
66
24h-lemans.com
PRO
AJ Power
Abu Dhabi
Racing
Saudi Sports Group

Ferrari
PLASTIC
24h-lemans.com
PRO
51
24 HEURES DU MANS
MICHELIN
EUROKEY GROUP
OMP
AWSYS

P2
48
NATIXIS
Greenwell
Marlin Patterston
24 HEURES DU MANS
24h-lemans.com
P2
48

EXCEL
NISSAN
nismo
K.E.P.
MARCASSUS Sport
La Sarthe
P2
35
24 h-lemans.com

Audi Sport
Team Joest
C'est ici que bat notre cœur.
INTERDICTION
DE SE PENCHER
LOOK PRESTIGE
IMMOBILIER
INVESTOR
MOTOREX
JUDD
MOULIN ROUGE
Warson
MOTORS
24 HEURES DU MANS
2013
43
24 h-lemans.com
P2

Actu évènement

Le président a tenu, par ailleurs, à féliciter les pilotes héros des 24 heures du Mans. Ainsi, après une pensée émue pour Olivier Gendebien, vainqueur en 1958, 1960, 1961 et 1962, aujourd'hui disparu et après avoir salué Jacky Ickx "Monsieur Le Mans", auréolé de ses six succès, excusé car en voyage en Afrique, le Président Fillon a enfilé symboliquement un blazer taillé sur mesure par la maison Alain Figaret sur les épaules d'Henri Pescarolo, président d'honneur du Club des pilotes des 24 Heures du Mans, club avec lequel cette cérémonie était organisée.

Cette veste symbolique, ornée d'un blason spécifique, ne peut être portée que par les membres de ce « Hall of Fame » des 90 ans, composé des doyens des pilotes de chaque pays ayant participé à l'épreuve mais aussi désormais d'Henri Pescarolo et Yannick Dalmas, quadruples vainqueurs, de Franck Biela, Emanuele Pirro et Derek Bell, quintuples vainqueur et de Tom Kristensen, le recordman, fort de ses huit succès.

24h pour être 1er.

À l'issue d'une course épique, l'Audi R18 e-tron quattro® signe la 12e victoire d'Audi aux 24 heures du Mans, et la 4e consécutive.

Une idée gagnante. Avec la technologie révolutionnaire Audi e-tron, la R18 e-tron quattro® est la première hybride à avoir obtenue deux victoires aux mythiques 24h du Mans. Cette nouvelle étape franchie par Audi n'aurait pas été possible sans le soutien de nos fans et la passion de nos ingénieurs.

Pour plus d'informations, visitez le site **www.audi-motorsport.com**

Audi Sport
Vorsprung durch Technik

AUTOCONCEPT

par Youssef Bennour

GRAN LUSSO CONCEPT

NOUVELLE INTERPRÉTATION DU GRAND TOURISME

Cette étude de style réalisée pour le concours d'élégance de la Villa d'Este 2013 est le fruit de l'association inédite entre BMW et Pininfarina et qui annonce certains traits qui devraient caractériser le style des futures créations de la marque allemande.

AUTOCONCEPT

Esthétiquement, le Pininfarina Gran Lusso Coupé prend les traits d'un grand coupé de luxe. Un long capot, un pavillon héritant logiquement du « Hofmeister Knick », des narines imposantes façon Série 5 GT, un long porte-à-faux arrière, bref , des gimmicks typiquement BMW, qui lui permettent de revendiquer une filiation évidente avec ses sœurs, la Série 4 et Série 6. Il ya lieu de noter la calandre avançant en surplomb de la route, une figure stylistique que le constructeur bavarois avait abandonnée au début des années 1990. Ce style très BMW est contrebalancé par des ailes épurées et des optiques arrière plus latines. Enfin, l'ensemble est rehaussé de roues de vingt et un pouces multi branches en aluminium noir mat et brillant.

L'intérieur se révèle classique, très proche d'une Série 5, avec un traitement soigné et flatteur. Ainsi en est-il du cuir Foglizzo pour les sièges rehaussés de passepoils en tissu Prince de Galles et sa teinte « Tabac Brun », faisant écho au bois de kauri, qui orne la planche de bord et les contre-portes. À noter que l'ouverture vitrée est entourée de LED blancs, ce qui permet un bon éclairage de l'intérieur du véhicule lors des trajets de nuit.

Au chapitre mécanique, les sigles V12 mis bien en évidence sur les montants de custode donnent d'emblée le ton et annoncent la présence dans les entrailles du concept d'une noble motorisation en l'occurrence un V12 6.0 de 544 ch emprunté à la BMW 760i.

Pour le moment, BMW n'a rien laissé filtrer quant à sa volonté de produire une version de série de ce Gran Lusso Coupé qui pourrait faire office d'ébauche d'une future Série 8 capable de donner la réplique à la future Mercedes Classe S Coupé et à l'hypothétique Audi A9.

Auto Exception

par Youssef Bennour

ASTON MARTIN

ASTON MARTIN
V12 Vantage S

Fast and Furious

Le constructeur britannique Aston Martin vient tout juste de lancer une version S de sa Vantage V12. Plus puissante, plus luxueuse et surtout plus bestiale, la nouvelle Aston Martin Vantage V12 S progresse sensiblement dans tous les domaines avec pour point d'orgue le noble douze cylindres de 573 ch emprunté à la Vanquish.

Auto Exception

À l'occasion de son centenaire, les nouveautés se succèdent et ne se ressemblent pas chez Aston Martin. Ainsi, le lancement de la déclinaison Volante de la nouvelle Vanquish a été précédé d'à peine quelques semaines par celui de la V12 Vantage S. Celle qui porte désormais le titre de l'Aston Martin la plus rapide.

Pour marquer son côté encore plus radical par rapport à sa devancière, la Vantage, cette dernière a opté pour une plus grande agressivité, sans tomber toutefois dans l'excès. Ainsi, côté look, les changements par rapport au modèle précédent consistent principalement en une nouvelle calandre reprise du Speedster CC100 Concept, un toit noir, des jantes alliage de 19 pouces à 10 rayons couleur gris graphite, le monogramme rouge « S » qui vient s'ajouter sur la poupe ainsi qu'un bandeau noir reliant les optiques arrière. En outre, les ailettes des ouïes d'aération du capot qui étaient en

aluminium ont été remplacées par d'autres en fibres de carbone ou en titane noir sportif.

À l'intérieur, pas de révolution non plus, puisque la principale nouveauté se résume en de nouveaux sièges baquets, qui trahissent le côté résolument sportif du bolide. En option, les propriétaires chanceux de la Vantage S pourront remplacer les sièges en cuir par des sièges en carbone (Lightweight) recouverts de Luxmill, de semi-aniline ou d'alcantara. Un pack carbone est également proposé en option pour remplacer les pédales de frein, les poignées de porte, l'accélérateur et l'aluminium de face par des éléments en carbone.

Par ailleurs, le nouveau coupé de la marque de Gaydon offre d'immenses possibilités de personnalisation. Ainsi, le client pourra choisir parmi les 527 combinaisons disponibles de coloris, les 12 coloris de sol, 2 pédaliers, 84 teintes de surpiqûres, l'ensemble plafonnier/volant

en cuir ou alcantara, 12 livrées de montants, pack carbone... sans oublier les nombreux accessoires. Ouf !!!

Sous le capot, la nouvelle V12 Vantage S est propulsée par V12 de 6,3 litres dont la puissance passe de 517 ch à 573 ch. Il délivre désormais un couple de 620 Nm contre 570 Nm auparavant et se montre plus disponible à bas régime avec 510 Nm dès 1.000 tr/min, grâce à une nouvelle injection électronique signée Bosch. Grâce à ce moteur, la « S » est capable d'atteindre les 330 km/h en pointe. Seule la rarissime et exclusive One-77 peut se vanter de faire mieux (354,86 km/h). Quant à l'exercice 0 à 100 km/h, il est expédié en seulement 3,9 secondes. Une performance somme toute remarquable doublée d'une sonorité envoûtante des nouvelles sorties d'échappement provenant de la supercar One-77 qui se révèlent plus légères, plus petites et encore plus sonores que celles du modèle sortant. Enfin, si ce bolide sait accélérer fort, il est également doué pour s'arrêter aussi promptement grâce à un système de freinage carbone-céramique disponible de série.

La boîte choisie par Aston Martin est, pour sa part, la nouvelle Sportshift III à 7 rapports dérivant de la version V8, avec passages via palettes au volant et un poids réduit de 25 kg par rapport à la boîte manuelle six vitesses du modèle précédent. Elle fait son apparition ici avec l'amortissement adaptatif à trois niveaux (Normal Sport Track). Chacun de ces modes agit sur la suspension adaptative, la direction, la réponse à l'accélérateur, la gestion de la boîte de vitesses et la sonorité à l'échappement.

Pour permettre à son pilote d'exploiter tout son potentiel sur route, la Vantage S utilise les technologies de course des modèles Vantage GT4, GT3 et voitures de compétition GTE. Ces technologies comprennent un système d'amortissement développé par Bilstein, des freins Brembo et un contrôle dynamique de

stabilité en deux étapes par Continental, qui a lé mérite d'être déconnectable. De plus, la voiture fait appel à un nouvel ensemble de jantes en alliage léger de 19 pouces à dix branches enveloppées dans des pneus Pirelli P Zero Corsa pour temps sec ou P Zero pour toutes les saisons.

Au final, la firme anglaise nous a, une fois de plus, concocté l'un de ces savoureux cocktails dont elle a le secret. La plus performante des Aston Martin (à l'exception du supercar One-77), allie grand luxe et performances et s'inscrit ce faisant dans la continuité des productions exclusives à la saveur très british de la marque. La commercialisation de ce modèle est prévue fin 2013. Les premières livraisons sont attendues pour octobre, avec seulement 30 exemplaires destinés à l'Europe pour l'année en cours. Finalement pas de quoi satisfaire les nombreux clients fortunés adeptes de la marque anglaise.

Cylindrée :	V12 48 soupapes
Puissance :	573ch - 6750tr/min
Couple :	620 Nm - 5750tr/min
Transmission :	Propulsion
Poids et mesures	
Poids à vide :	1665 kg
Dimension :	4.38/1.87/1.26 (L/l/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	300 l
Pneumatique :	255/35 R 19 - 295/30 R 19
Performances globales	
Vitesse max :	330 km/h
0 à 100 :	3.9 s
Consommation :	24/11/16 l/100
Autonomie :	415 km

Auto Exception

par Amal Razine

Mercedes-Benz
SLS AMG GT Roadster

Sportivité décoiffante

Modèle le plus sportif de la gamme Mercedes, le SLS AMG a accueilli sa version GT, une version qui va encore plus loin, destinée à une clientèle exigeante qui recherche avant tout à se distinguer sur circuit et à titiller le chrono. Plus puissante, plus dynamique, encore plus luxueuse, l'œuvre des équipes AMG prouve une nouvelle fois que rien ne les arrête, pour le plus grand bonheur de leurs clients, qui pourront profiter des sensations inédites offertes par le SLS AMG GT Roadster, tout en étant bercés par la mélodie envoûtante du V8 AMG. Bouclez vos ceintures avant de commencer à lire, ça va décoiffer !

Auto Exception

Cylindrée :	6.2L V8 Compresseur
Puissance :	591ch - 6800tr/min
Couple :	650 Nm - 4750tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1660 kg
Dimension :	4.64/1.94/1.26 (L/l/h)
Réservoir :	85 l
Volume coffre :	173 l
Pneumatique :	265/35 R 19 - 295/30 R 19

Performances globales

Vitesse max :	320 km/h
0 à 100 :	3.7 s
Consommation :	19.9/9.3/13.3 l/100
Autonomie :	530 km

591 ch, 650 Nm, 0 à 100 km/h en 3,7 s, 320 km/h, voilà des chiffres à donner le tournis, même à ceux qui ont l'estomac bien accroché. Si le SLS AMG était déjà une voiture sportive bien affirmée, performances à l'appui, sa version GT vient donner une nouvelle ampleur à sa sportivité et place la barre plus haut qu'elle ne l'était déjà. S'illustrant par son potentiel de voiture supersportive, il s'illustre particulièrement par ses performances sur circuit.

Fidèle au machisme qui règne dans le monde automobile, il faut se rendre à l'évidence. Le SLS AMG GT Roadster est plus masculin que jamais et arbore une silhouette des plus athlétiques. Imposant le respect par le simple regard, le roadster allemand met

en avant des projecteurs et des feux arrière foncés. Pour aller de pair avec sa ligne racée, il adopte des étriers de frein peints en rouge, une couleur adoptée par nombre de supersportives. Dire que la finition est soignée serait un euphémisme. Les équipes d'AMG ont joué sur la brillance de plusieurs éléments pour un rendu des plus impressionnants, à commencer par la lamelle transversale en forme d'aile et le support de la fameuse étoile sur la grille de calandre. Les rétroviseurs extérieurs, les appliques de sorties d'air sur le capot et les ailes - il faut bien laisser respirer le haras qui est au service de l'allemand - y ont également eu droit. À l'arrière, le sigle GT vient discrètement s'apposer près du logo AMG sur la partie droite du couvercle de coffre.

Pour ce genre de sportives, les designers sont aux petits soins pour offrir un habitacle sportif, luxueux, sans oublier l'aspect technologique. C'est tout naturellement le cas des équipes AMG avec le SLS AMG GT Roadster, qui prolonge le dynamisme extérieur dans les moindres détails intérieurs. Le conducteur étant au centre des préoccupations pourra profiter de sièges sport avec appuie-tête arborant le blason AMG. Si le noir est prédominant dans l'habitacle, il est contrasté par la présence du rouge, que ce soit pour les ceintures de sécurité, les surpiqûres des sièges, la console centrale, l'habillage des contre-portes ou encore les tapis de sol, qui sont sertis d'un liseré rouge.

Auto Exception

Une ambiance sportive, digne de ce nom. Plusieurs inserts décoratifs AMG, en noir brillant, sont adoptés, notamment sur la console centrale et les habillages des contre-portes et sont parfaitement assortis aux cerclages des buses de ventilation avec croix centrale. Rien n'a été laissé au hasard, jusqu'au choix du volant Performance AMG, avec sa partie inférieure aplatie et sa barrette en métal massif noir brillant. Maintenant que le tour du propriétaire a été effectué, il est temps de se pencher un peu plus sur les prouesses techniques de l'allemande, qui a tombé le haut pour le plaisir des fans de la marque à l'étoile. Si certains peuvent regretter les portes papillons du coupé, ils se consoleront rapidement avec les sensations de liberté que peut procurer le roadster. Pour cela, il pourra compter sur son V8 qui développe 591 ch et un couple de 650 Nm. Le huit-cylindres AMG est plus agile que par le passé, quant à sa réactivité. Couplé à une boîte à vitesses sport à 7 rapports, la DCT SPEEDSHIFT AMG, il permet au SLS AMG GT Roadster d'abattre le 0 à 100 km/h en 3,7 s, d'atteindre les 200 km/h en 11,2 s, alors que la vitesse maximale est bridée à 320 km/h. Rien que ça ! Afin d'optimiser la sportivité du roadster, au-delà du V8 et de la boîte à double débrayage, il accueille un tout nouveau train de roulement Performance RIDE CONTROL AMG, avec doubles triangles transversaux inférieurs en aluminium aux quatre roues, qui a été associé à un amortissement variable à régulation électronique. Celui-ci, certes plus à l'aise sur circuit où il pourra librement s'exprimer, offre le choix entre différents modes de conduite, adaptant ainsi les réglages spécifiques à chaque conduite. Découvert par le public au Mondial de Paris, le SLS AMG GT Roadster se veut une alternative des plus alléchantes au radical et impressionnant SLS AMG GT3 qui a remporté plus d'une vingtaine de victoires au championnat d'Europe FIA GT3. S'il est à présent temps de redescendre du bolide allemand après cette ébouriffante escapade, rien ne vous empêche de garder la tête dans les étoiles.

par Amal Razine

JAGUAR XJR

La XJ se Rebelle

La limousine anglaise qui fait un tabac sur notre marché, séduit sa clientèle grâce à son luxe extrême et à son confort. Aujourd'hui avec la XJR, Jaguar mise également sur la sportivité de sa berline. Après la XFR et la XKR, la XJ a également eu droit à une version R qui a plus d'un tour dans son sac pour séduire une clientèle exigeante. La limousine a revu sa cavalerie à la hausse, mais laisse tout de même une marge pour la XJR-S, version radicale qui devrait voir le jour. En attendant, découvrons ensemble la XJ et sa transformation en sportive pour devenir XJR.

Auto Exception

En lançant la XJ, Jaguar a investi le segment très select des limousines, avec le succès mondial qu'on lui connaît aujourd'hui et une part de marché de plus de 40% pour ce modèle au Maroc, face à ses concurrentes allemandes. Si les clients optaient auparavant pour l'anglaise pour son luxe, son confort et tout ce qui a fait la renommée de Jaguar, ils peuvent désormais ajouter à la liste des critères, la sportivité, grâce à la fameuse XJR. Les XF et XK, sont passées par là, avec des résultats toujours aussi attractifs pour le public, c'était alors au tour de la XJ de s'y mettre. Habituée aux éditions limitées des plus exclusives et prestigieuses, elle se lance pour la première fois sur le terrain de la sportivité, bien que son gabarit ne l'y prédestinait pas. C'était toutefois compter sans les équipes de JAG qui lui ont permis de conserver sa stature, tout en prétendant à un dynamisme et à des performances, dignes de pures sportives.

Si la ligne n'a pas été modifiée, la XJR a eu droit à quelques, discrets détails, qui mettent en avant sa sportivité et permettent de la distinguer d'une XJ « normale », si on peut la qualifier, ainsi. La version

R a eu droit à une calandre à maillage noir spécifique entourée de chrome, à une nouvelle prise d'air et même à un aileron à l'avant. Imposante, elle exprime son agressivité, notamment, à travers ses ouïes exclusives, son « R » sur le capot, son bouclier, ses bas de caisse qui ont été revus, mais surtout à travers une quadruple sortie d'échappement qui en dissuadera bien plus d'un, ne serait-ce, que de tenter de la doubler. Un félin, cela se respecte et encore plus quand il arbore le « R ». Chaussée de jantes 20 pouces Farallon à 5 branches, la XJR exhibe fièrement ses étriers rouges, loin de

Cylindrée :	V8 à 90° 32 soupapes
Puissance :	550 ch - 6500 tr/min
Couple :	680 Nm - 2500 tr/min
Transmission :	Propulsion
Poids et mesures	
Poids à vide :	1895 kg
Dimension :	5.12/1.89/1.44 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatique :	---
Performances globales	
Vitesse max :	280 km/h
0 à 200 :	4.6 s
Consommation :	11.6 l/100
Autonomie :	--- km

Auto Exception

se tenir à un rôle purement esthétique. L'intérieur, également a eu droit à quelques modifications, qui vont de pair avec les ambitions de la limousine sportive. Il est difficile désormais de se contenter du siège passager, qui est d'ailleurs surpiqué et marqué du logo « R ». L'habitacle adopte un habillage en cuir Jet avec des inserts « Ivory », « London Tan » ou « Red Zone », selon le goût de chacun. Le ciel de pavillon qui est en suédine, pourra laisser place, en option, à une garniture en cuir assortie à la sellerie choisie. Les passagers peuvent profiter d'un système audio haut de gamme de 825 W distribués sur les 18 haut-parleurs de l'habitacle. Mais certains n'auront peut-être pas à l'utiliser s'ils veulent savourer la mélodie chantante du V8 Supercharged qui équipe l'anglaise. Développant 550 c h et un couple de 680 Nm, ce bloc, entièrement en aluminium, associe l'injection directe à la double distribution à calage variable des arbres à cames. La XJR peut, ainsi, atteindre les 100 km/h en 4,6 s, malgré son poids, pour une vitesse maximum de 280 km/h, bridée électroniquement. Pour lui offrir le comportement sportif auquel elle prétend, Jaguar a réalisé différentes modifications au niveau du châssis et opté pour un différentiel électronique et des suspensions renforcées, optimisant de la sorte le passage au sol de la puissance. Les équipes de Jaguar ont mis au point leurs différents réglages sur les routes d'Écosse et le circuit du Nürburgring, pour ne rien laisser au hasard. Présentée au Salon de New York, il y a quelques mois, la XJ a laissé son côté Rebel prendre le dessus pour présenter au public une sportive aboutie, sans qu'elle délaisse pour autant, le confort et tout ce qui a fait son succès jusque-là. Comme quoi même en Angleterre, on arrive à se lâcher par moments. Cela fait du bien !

Auto Exception

par Hamid Benmaarouf

PORSCHE
911 50th Anniversary Edition

Version ‘’Collector‘’

Pour fêter dignement le 50e anniversaire de son modèle phare, la 911, Porsche a décidé d’en commercialiser une version anniversaire limitée à 1963 exemplaires. Mêlant avec brio passé et présent, elle fusionne à la perfection les gènes des anciennes générations avec la technologie avant-gardiste du modèle actuel.

La marque de Zuffenhausen a choisi le prochain salon de Francfort pour lancer une version marquant le 50e anniversaire du lancement de son modèle phare : la 911afin de faire revivre aux fans de la marque le lancement de la toute première génération de la 911, au même salon, en 1963. Esthétiquement, la différence par rapport au modèle standard se traduit par l'adoption de la voie arrière élargie de la Carrera 4 et des clins d'œil aux générations précédentes. Ainsi, la 911 Carrera S50 se reconnaît à ses jantes de 20 pouces reprenant le design des légendaires jantes « Fuchs » à branches polies et à l'encadrement des vitres latérales en aluminium et aux rétroviseurs extérieurs Sport Design intégrés sur les panneaux des portières. En plus, elle se distingue par le recours abondant aux inserts chromés, qui ornent les prises d'air avant, aux lamelles de la grille de calandre, au panneau des feux arrière et à la grille du moteur. Autre atout, cette édition limitée s'affuble de phares Bi-Xénon, qui disposent de la fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS).

En revanche, côté personnalisation, les futurs clients n'auront pas l'embarras du choix, puisqu'en plus de la teinte noire, seuls deux coloris sont proposées : gris graphite et gris geyser. Enfin, un monogramme bicolore « 911 50 » apposé sur le capot moteur, dans la broderie des appuie-tête, dans le logo bicolore du compte-tours et sur les seuils de portes en aluminium permet de l'identifier plus facilement.

La présentation intérieure fait écho au plumage, avec des références au passé tels que l'instrumentation, qui marque le retour des cadrans verts, des aiguilles blanches et des axes centraux recouverts d'un capuchon argenté, caractéristiques de la 901. La sellerie s'en imprègne, avec des sièges dont la bande centrale rappelle les carreaux des sièges en tissu « Pied-de-poule », très prisés dans les années 1960. Toutefois, le client peut toujours opter pour un intérieur tout cuir disponible dans les teintes gris quartz ou noir, avec coutures contrastantes. Ce retour aux sources n'empêche pas cette 911 d'être à l'avant-

garde, avec ses sièges sport à 14 positions réglables électriquement (18 en option) ainsi que l'écran LCD du système multimédia et les nombreux boutons de la console centrale, dont l'habillage en aluminium brossé est issu du catalogue Porsche Exclusive.

Sous le capot arrière, on retrouve le flat-six 3,8 litres de la Carrera S situé en porte-à-faux arrière délivrant toujours la puissance de 400 ch à 7.400 tr/min et 440 Nm à 5.600 tr/min. Une cavalerie étudiée en fonction du châssis sport PASM (Porsche Active Suspension Management), avec gestion active de la suspension spécialement adaptée à la largeur de la voie. Les performances sont similaires à celles de la Carrera S, avec un passage de 0 à 100 km/h réalisé en 4,5 secondes et une vitesse de pointe atteignant les 300 km/h. Ces deux chiffres de performance sont revus à 4,3 secondes et 298 km/h avec la boîte PDK. Le Pack Sport Chrono améliore encore l'accélération à 4,1 secondes. Ce pack comprend une suspension dynamique de la boîte à vitesses, l'affichage des performances, un chronomètre numérique et analogique, et une touche Sport Plus. Une simple pression sur cette touche suffit à activer le mode Sport Plus de l'option PASM. La suspension est alors plus ferme, la direction plus franche et le contact avec la route encore plus intense.

Quant à la consommation, elle flirte avec les 9,5 l/100 km en cycle mixte (8,7 avec la boîte PDK) pour un taux d'émission de CO_2 de 224 g/km (205 avec la boîte PDK). Ces excellentes valeurs s'expliquent par la présence d'un système start /stop et par un mode « roue libre » désaccouplant le moteur de la transmission lors des phases de décélération et de lâcher de pied. Le mérite en revient également à la nouvelle direction assistée, plus économe en énergie, qui permet une réduction de 16% en moyenne des émissions. Enfin, pour le plaisir des oreilles, la « 911 50 » dispose d'un échappement sport à deux doubles sorties.

Pour conclure, cette édition limitée de la 911 vient enrichir le catalogue d'une sportive mythique, au grand bonheur de ses fans et des nostalgiques de la 911 de la première heure. Avis aux collectionneurs avertis !

Cylindrée :	3.8L 6cyl. inj. directe
Puissance :	400ch - 7400tr/min
Couple :	440 Nm - 5600tr/min
Transmission :	Arrière

Poids et mesures

Poids à vide :	1395 kg
Dimension :	4.50/1.85/1.29 (L/l/h)
Réservoir :	64 l
Volume coffre :	135 l
Pneumatique :	235/40 R 19 - 285/35 R 19

Performances globales

Vitesse max :	304 km/h
0 à 100 :	4.5 s
Consommation :	13.8/7.1/9.5 /100
Autonomie :	559 km

Auto Nouveauté

par Amal Razine

HONDA

Civic Diesel

Les diésélistes enfin servis

Lancée il y a quelques mois, déjà, sur notre marché, la Honda Civic vient enfin de dévoiler sa nouvelle motorisation diesel. Sur un marché où le diesel règne en maître, Univers Motors, importateur exclusif de Honda au Maroc n'a pas fait les choses à moitié. Loin d'être une simple motorisation qui s'ajoute à un catalogue, la Honda Civic a eu droit à une nouvelle présentation en grande pompe. Avec une nouvelle technologie lui permettant d'afficher un rapport performances/consommation des plus intéressants, la japonaise qui avait, avant tout, séduit les Marocains à travers son look, compte aujourd'hui sur son nouveau cœur pour atteindre le leur.

RF12 NNY
GB

Auto Exception

Cylindrée :	1.6L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	120ch – 4000tr/min
Couple :	300 Nm – 2000tr/min
Transmission :	Avant
Poids et mesures	
Poids à vide :	1320 kg
Dimension :	4.28/1.77/1.47 (L/l/h)
Réservoir :	50 l
Volume coffre :	477/1378 l
Pneumatique :	205/55 R 16
Performances globales	
Vitesse max :	200 km/h
0 à 100 :	9.8 s
Consommation :	4.7/3.2/3.6 l/100
Autonomie :	1153 km

La Civic qui en est aujourd'hui à sa 9e génération est un modèle phare de la gamme Honda, qui a su se renouveler pour être en phase avec son temps et même le devancer par moments. C'est bien évidemment le cas de cette dernière génération futuriste qui a envahi nos routes il y a quelques mois déjà. Difficile de passer inaperçue pour la japonaise, son regard et sa signature lumineuse sont uniques et la distinguent au milieu de la circulation, aussi dense soit-elle. Mais si son look est resté inchangé, la japonaise accueille aujourd'hui une nouvelle motorisation diesel qui n'est pas près de laisser le public marocain indifférent, tant il chérit ce carburant. En effet, désormais, les clients de la marque nippone pourront opter pour le 1.6 i-DTEC, développant 120 ch et qui est le premier moteur du label « Earth Dreams Technology ». Avec un couple de 300 Nm et une consommation mixte annoncée à 3,6 l/100 km, ce nouveau bloc se distingue par un rapport performances/consommation qui ne laissera pas la concurrence de marbre et encore moins les automobilistes. Cette motorisation a pour but de faire de la Civic 9e du nom une référence dans le segment des compactes. Les ingénieurs japonais ont également travaillé sur la réduction du poids de ce bloc qui a perdu 58 kg par rapport à son prédécesseur, le 2.2 i-DTEC. C'est grâce à de nouvelles techniques de production avancées et à l'utilisation, notamment, d'une culasse en aluminium et d'un bloc moteur en aluminium « ouvert » que cette perte de poids a été possible. Dotée d'une boîte manuelle à 6 rapports et d'un indicateur de changement de vitesse, la japonaise, comme toutes les voitures actuelles, recherche avant tout l'optimisation de la consommation du carburant.
À l'intérieur, si l'esprit Civic est conservé, de nouvelles

technologies embarquées sont de la patrie. La japonaise est, notamment, équipée du « i-MID » avec son large écran couleur qui affiche différentes informations concernant la consommation, la sélection audio et peut même être personnalisé pour afficher votre image favorite. Toujours dans cette volonté de réduire la consommation et les émissions de CO2, elle est dotée du système Auto Stop et d'aide à l'éco-conduite, qui alterne entre couleur bleue et verte selon la manière de conduire de chacun.

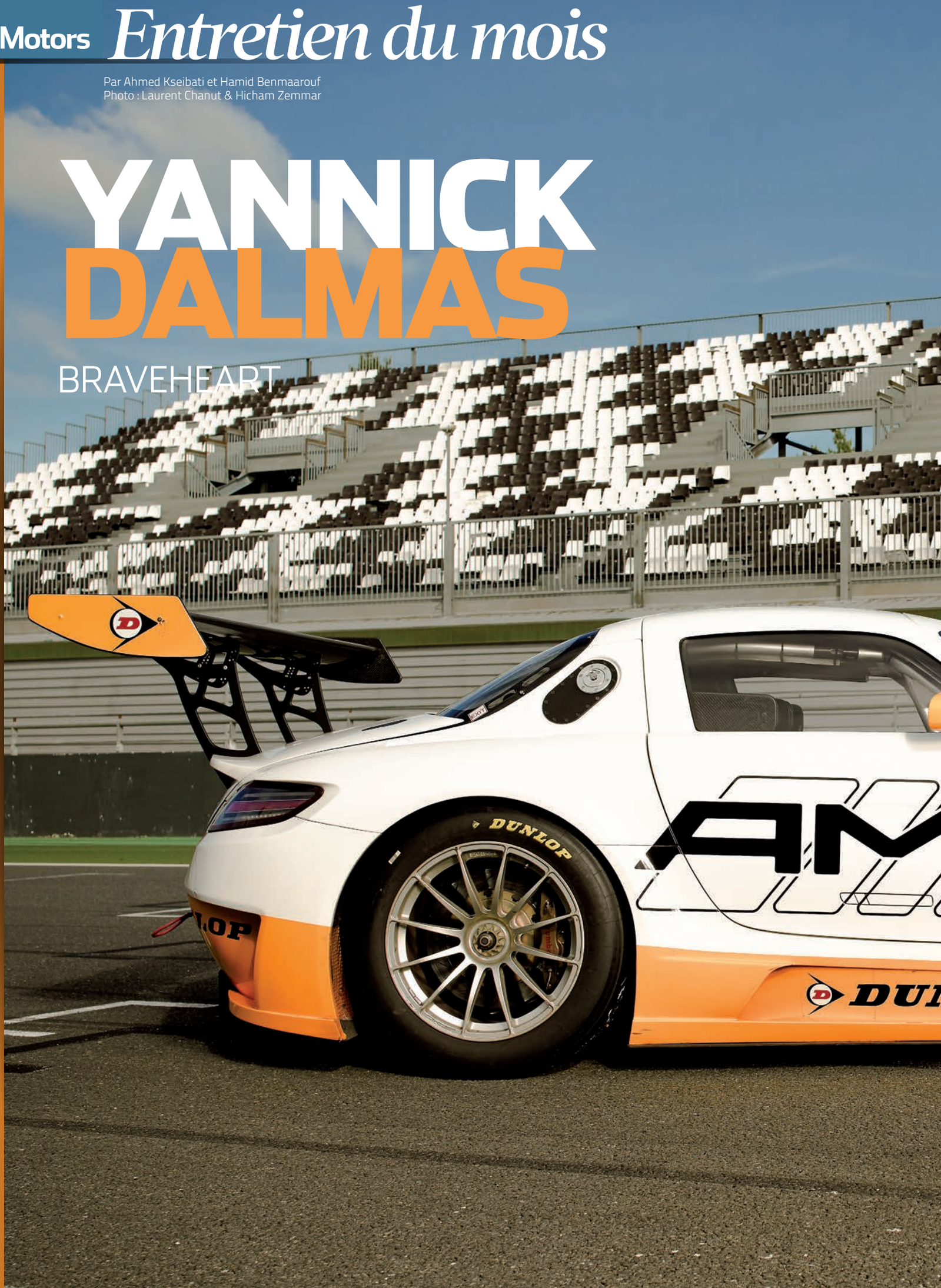
Veillant au confort et au bien-être de ses occupants, la Civic offre une habitabilité qui ne prête pas à la critique, grâce à l'emplacement avancé du réservoir à carburant qui a, ainsi, libéré de l'espace aux jambes alors que l'architecture du train arrière lui a permis de revendiquer un coffre de 477 litres. La sécurité n'est pas en reste, puisque la japonaise offre à ses clients, de série, l'EBD, le correcteur électronique de trajectoire (VSA) ou encore la structure ACE qui absorbe et dévie l'énergie de l'impact en l'éloignant du conducteur et des passagers, garantissant de la sorte leur protection, sans oublier les multiples airbags ou encore l'ABS. D'autres équipements de sécurité ont été adoptés, à l'instar du signal de freinage d'urgence automatique qui actionne automatiquement les feux de détresse en cas de freinage puissant. Des dispositifs de retenue protégeant la tête et le corps des passagers équipent également la Honda Civic. Disponible chez les différents concessionnaires de la marque, la Civic Diesel est commercialisée à 239.000 DH avec la finition Confort, alors qu'il faut compter 20.000 DH de plus pour la Sport. Comme quoi on peut parfaitement profiter de l'arrivée d'un nouveau moteur pour remettre tous ses atouts en avant. C'est actuellement chose faite pour la compacte nippone.

Entretien du mois

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Chanut & Hicham Zemmar

YANNICK DALMAS

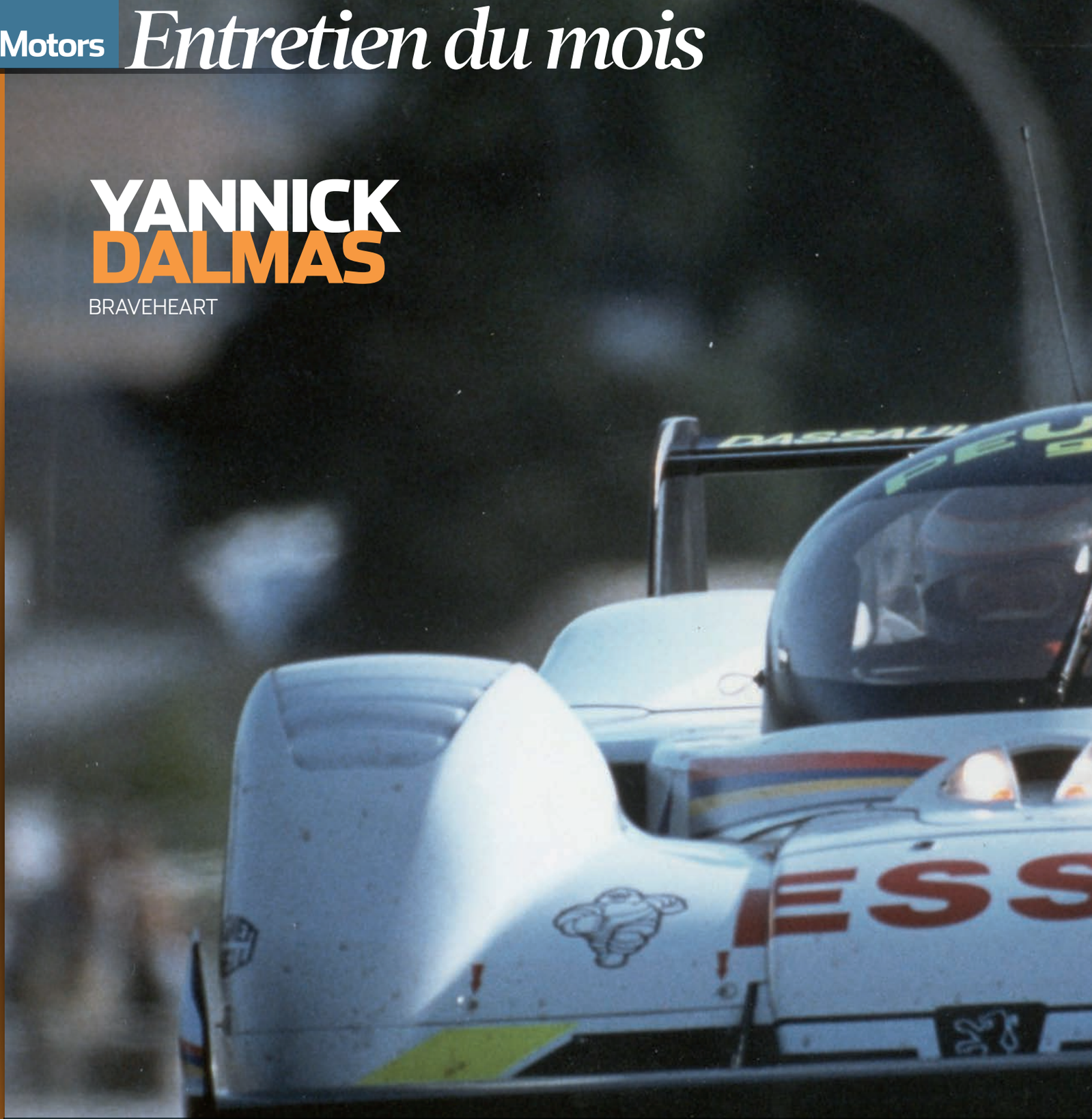
BRAVEHEART



DUNLOP
DUNLOP
DUNLOP
4

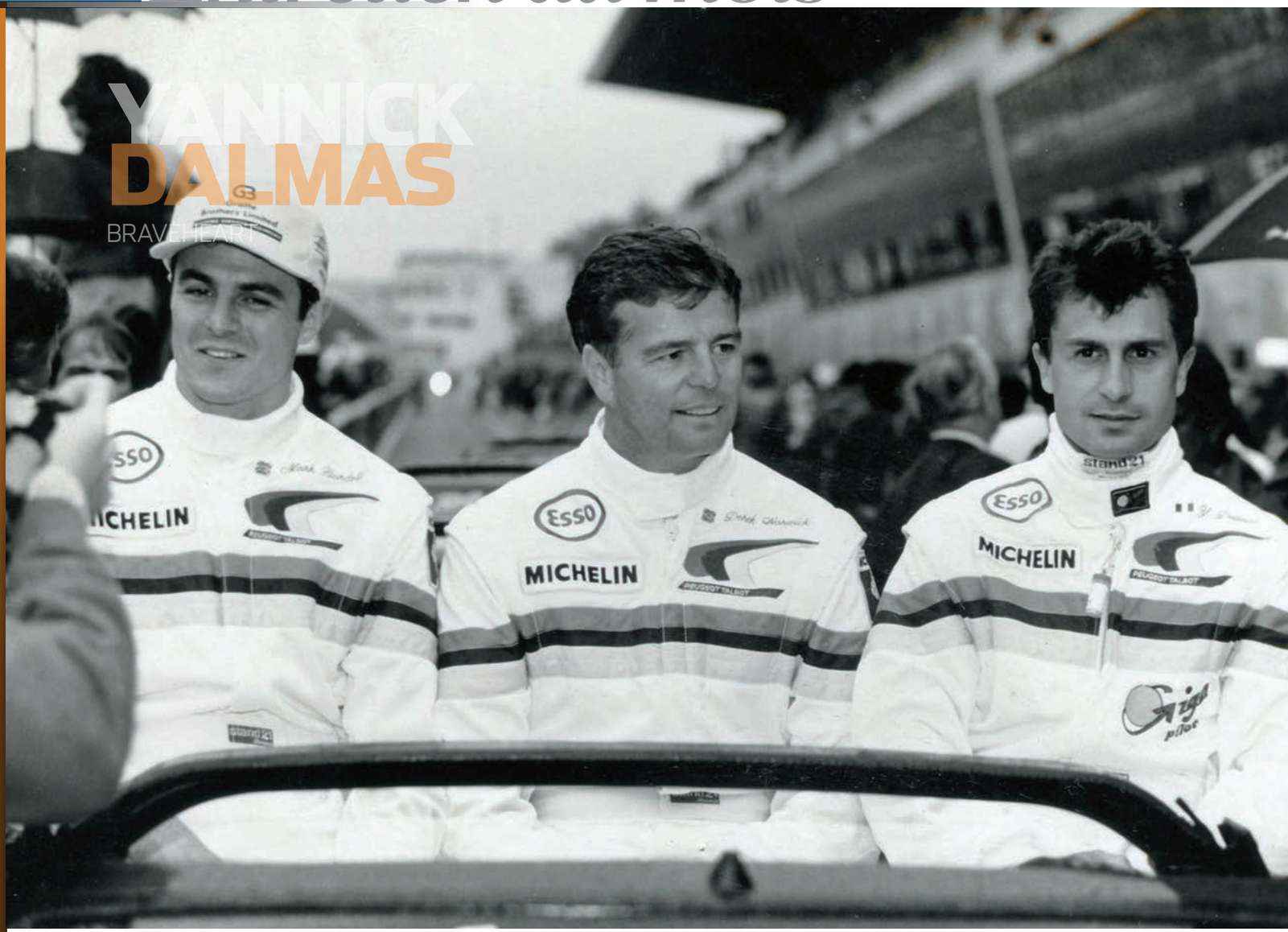
YANNICK DALMAS

BRAVEHEART



Décrit comme « le nouveau Prost » grâce à ses étincelles en Formule 3, Yannick Dalmas doit toutefois sa notoriété à l'endurance, où il va briller au point de partager avec le légendaire Henri Pescarolo un record très envié : quatre victoires à la prestigieuse course mancelle. Au début de cette année, Yannick Dalmas était également membre du jury pour l'élection des plus belles voitures de l'histoire de la course. Il a vaincu en Sarthe au volant de quatre voitures aussi différentes que la Peugeot 905 (1992), la Dauer Porsche 962C (1994), la McLaren F1 GTR (1995) et la BMW V12 LMR (1999). Et si cette discipline lui a souri, c'est en grande partie grâce

à la souffrance vécue en enduro, qui lui a forgé une carapace. Cette étape a été déterminante dans son évolution parce que c'est à travers la moto qu'il a pris goût aux sports mécaniques et plus tard au sport automobile. Sa carrière éphémère en Formule 1 n'a été finalement qu'une parenthèse dans un parcours riche, où il a brillé de mille feux et où il a été le seul à remporter les 24 heures du Mans avec quatre constructeurs différents. En accordant cet entretien au Magazine Gentlemen Drivers, Dalmas nous ouvre les portes de son parcours, fait d'insolite t d'anecdotes croustillantes qui font monter l'adrénaline, mais aussi de beaucoup d'émotion, à chaque fois que ce grand pilote évoque ses victoires.



YANNICK DALMAS

BRAVEHEART

Comment êtes-vous tombé amoureux de la voiture en général et du sport automobile en particulier ?

Dès ma plus tendre enfance, j'ai été imprégné de sports mécaniques, puisque mon père pratiquait du moto-ball et était bricoleur à ses heures perdues. Il était également un très bon mécanicien. Un autre événement de taille sera déterminant dans le déclenchement de l'envie de devenir pilote plus tard : la construction du circuit Paul Ricard. J'ai vu naître le circuit et je ne ratais pas une course. J'ai passé énormément de temps en bord de piste à regarder les grands pilotes de l'époque. Dans le cadre du grand prix de France de 1973, j'ai participé à une course de vieilles voitures avec mon père qui avait une Ford de 1918. Nous avons gagné une petite coupe de 12 cm, mais cette remise de prix m'a marqué, puisque j'y ai croisé François Cevert, qui était également sur le podium. Je crois que ce moment a été pour beaucoup dans la suite de mes choix de carrière et notamment cette envie de devenir pilote.

Avant de devenir pilote, vous avez fait vos armes en motocross et en enduro...

Ma pratique des sports mécaniques démarrera avec le motocross et ensuite l'enduro. Je devais avoir à cette époque-là une dizaine d'années. C'est grâce à mon père que j'ai découvert ce sport, quand il m'a emmené avec lui voir une course de moto. J'en avais pris plein les mirettes. À l'issue de cette journée, j'étais tellement enthousiaste que j'ai décidé de mettre le pied à l'étrier. Ma première monture a été une moto retapée dans une grange. Par la suite, j'ai enchaîné les modèles à mesure que j'avançais dans la compétition.
À ce niveau, je dois dire que les choses ne se sont pas passées trop mal pour moi, puisque j'ai terminé deux fois vice-champion de France 50 National en enduro, avant de terminer troisième en 125 enduro en 1980. Ceci m'a ouvert les portes de la discipline et j'ai réussi à devenir pilote officiel Fantic Motors. Alors que ma carrière dans la moto était sérieusement lancée, je me casse deux fois le bras à un mois d'intervalle, en 1981. Pour survivre et gagner dans la discipline de l'enduro, il faut s'entraîner intensivement et bien entretenir sa condition physique pour pouvoir rester parfois sept heures sur une moto ! Cela a été éreintant pour moi. En outre, le moto cross était beaucoup plus un sport d'agriculteurs que de citadins.

Biographie

1961 *: naissance au Beausset dans le Var, France*

1982 *: remporte le volant « Marlboro »*

1983 *: se classe troisième au Championnat de France de Formule Renault,*

1984 *: remporte le championnat de France de Formule Renault avec le team ORECA*

1986 *: vainqueur du championnat de France de Formule 3 avec le team ORECA*

1987 *: décroche la cinquième place au championnat international de Formule 3000*

1992 *: remporte le championnat du monde des voitures de sport suite à trois victoires incluant le Mans, avec Peugeot Talbot Sport (Peugeot 905)*

1994 *: gagne les 24 heures du Mans au volant d'une Porsche Dauer 962 C*

1995 *: remporte les 24 heures du Mans au volant d'une McLaren F1 GTR*

1997 *: se classe premier aux 12 Heures de Sebring (Ferrari 333 SP)*

1999 *: quatrième victoire au Mans avec BMW Motorsport (BMW V12 LMR)*

Depuis 2009 *: ambassadeur de la marque Mercedes AMG en France.*

YANNICK DALMAS

BRAVEHEART

Comment avez-vous mis le pied à l'étrier en sport automobile ?
Las de la compétition moto, je me suis tourné vers l'automobile. J'ai passé le volant Malboro pour la première fois en 1980 et je l'ai remporté au bout de la troisième tentative en 1982. La compétition se faisait au volant d'une simple Ford Escort XR 3, afin de niveler les chances entre participants. La concurrence était rude et le concours était très sélectif, avec plus de 1.000 candidats qui nourrissaient tous l'espoir de remporter le volant. À ma grande surprise, j'ai été invité à débuter directement en Formule Renault, au volant d'une Martini engagée par Oreca.

Le passage direct en Formule Renault a été difficile pour vous ?
Transfuge de la moto, j'ai découvert un nouveau monde pour moi et il fallait tout apprendre. Toutefois, mon passage en enduro m'a forgé un caractère de battant. Pour pouvoir évoluer dans ce nouveau milieu, j'ai fait preuve de beaucoup d'écoute et de détermination.
Le patron de l'écurie va compenser ce manque d'expérience en me faisant rouler énormément durant l'intersaison. C'est à mon avis un grand avantage pour le pilote car cela lui permet de mieux se familiariser avec la voiture et de peaufiner son pilotage. Après des débuts difficiles, j'ai marqué mes premiers points au Castellet (4e) en prologue du Grand Prix de France en 1983. Mais c'est à Magny-cours que j'ai obtenu mon premier podium. Certes, la première victoire a un goût particulier, mais celle qui m'a le plus marqué est la course à Croix- en Ternois, où je suis parti dernier et j'ai réussi à remonter tous les concurrents un à un pour remporter la victoire. Cette année-là, j'ai décroché une troisième place derrière le champion Jean-Pierre Hoursourigaray.
En 1984, je remporte le championnat de Formule Renault en totalisant sept victoires au volant d'une Mk41 Martini. Mes bons résultats attirent l'attention d'Hugues de Chaunac, qui m'engage pour la saison 1985 dans son écurie Oreca de Formule 3, aux côtés de Pierre-Henri Raphanel. Je me montre très rapide et je termine deuxième, avec une victoire très symbolique sur le prestigieux circuit de Monaco. Cette victoire a énormément compté dans ma jeune carrière, parce que toutes les écuries suivaient la prestation des pilotes à Monaco. La saison suivante, je remporte six

des onze courses et le titre, en battant notamment Jean Alesi.
À cette époque, il m'arrivait de croiser des pilotes de F1, mais j'avoue que cette discipline n'était pas une obsession pour moi. En effet, la marche était tellement haute et les strates si nombreuses pour y accéder que j'ai décidé de me focaliser davantage sur le présent.
1987 sera une année décisive pour moi. Tout d'abord, je commence l'année en F3000, toujours au sein du Team Oreca au volant d'une March Cosworth. J'y signe une pole position et deux victoires : la première à Pau et la seconde à Jarama, où j'avais pourtant enregistré ma plus mauvaise position sur la grille (14e). C'est ainsi que j'ai obtenu une cinquième place au classement général du championnat remporté par Stefano Modena du team Onyx.

Comment avez-vous trouvé un point de chute en F1 ?
Suite à cette prestation, je tape dans l'œil de Gérard Larrousse, qui me donne l'opportunité de débuter en Formule 1 sur la seconde Lola que son écurie engage spécialement pour la fin de la saison.
Je débute donc en Formule 1 en cours de saison, au Grand Prix du Mexique 1987 et obtient de bons résultats pour un débutant, qui ne dispose pas, qui plus est, de la meilleure voiture : trois courses, trois qualifications et une cinquième place au Grand Prix d'Australie, suite au déclassement d'Ayrton Senna.
Je n'ai cependant pas pu marquer les points qu'aurait dû me valoir ma cinquième place australienne, car obtenue sur une monoplace (la seconde Larrousse) non régulièrement engagée en championnat. Larrousse-

YANNICK DALMAS

BRAVEHEART

Calmels se classe quinzième du classement des écuries. Cependant, ce potentiel jugé prometteur m'a donné au moins le droit de disputer l'intégralité de la saison 1988.
Je fais équipe avec Philippe Alliot sur une Lola LC88s à moteur Ford Cosworth DFZ V8, mais comble de la malchance, les résultats ne suivent pas. La raison en est le manque de compétitivité de la voiture, ainsi que l'impossibilité d'effectuer des essais lors de l'intersaison en raison de l'insuffisance du budget. Le budget est pratiquement consacré à l'achat de coques chez Lola et l'écurie ne peut de ce fait pas tourner en essais privés de développement. Aucun des pilotes de l'écurie Larrousse ne rentre dans les points de toute la saison, et mon meilleur résultat étant une septième place à Monaco et au Grand Prix des USA. Atteint d'une légionellose qui sera diagnostiquée très tard dans la saison je suis remplacé pour les deux derniers GP. Je serai néanmoins reconduit chez Larrousse pour la saison 1989. Mais le début de saison ne sera pas plus enchanteur que celui de l'année précédente. À la suite du retrait forcé de Didier Calmels pour des raisons judiciaires, l'écurie est rebaptisée Larrousse. Gérard Ducarouge est recruté pour concevoir un châssis digne de ce nom, Lola n'étant plus qu'un prestataire de services. Larrousse entame un partenariat avec Lamborghini pour développer le petit V12. Mais le moteur Lamborghini, difficile à exploiter, se révèle peu fiable. Lors des six premiers Grands Prix, seul Alliot parvient à qualifier sa LC88B, puis sa LC89. L'évolution du moteur prend du retard et il n'est pas question de développement, mais simplement de mise au point. Le châssis ne peut pas progresser, faute d'essais suffisants, et faute d'essais, le moteur ne peut être fiabilisé. Le cercle vicieux provoque le licenciement, faute de résultat, d'Éric Bernard (qui ne s'est qualifié qu'à deux reprises) remplacé par Michele Alboreto, qui se qualifie cinq fois. Pour ma part, je ne parviens à me qualifier qu'une seule fois en six tentatives. La collaboration avec l'écurie Larousse n'ira pas plus loin.
Pour le reste de la saison 1990, je trouve un baquet chez AGS à la place de Winkelhock et je fais équipe avec Gabriele Tarquini. Mais les pré-qualifications seront difficiles à passer avec une monoplace en retrait par rapport aux meilleures. C'est ainsi que nous n'avons pas pu nous qualifier qu'à neuf reprises. Je réalise une 9e place en Espagne qui sera fêtée comme une victoire tellement on avait perdu l'habitude de voir une AGS à l'arrivée. L'échec aux pré-qualifications était difficile, surtout lorsqu'on est à l'autre bout du monde et que l'on est obligé de plier bagage si tôt.

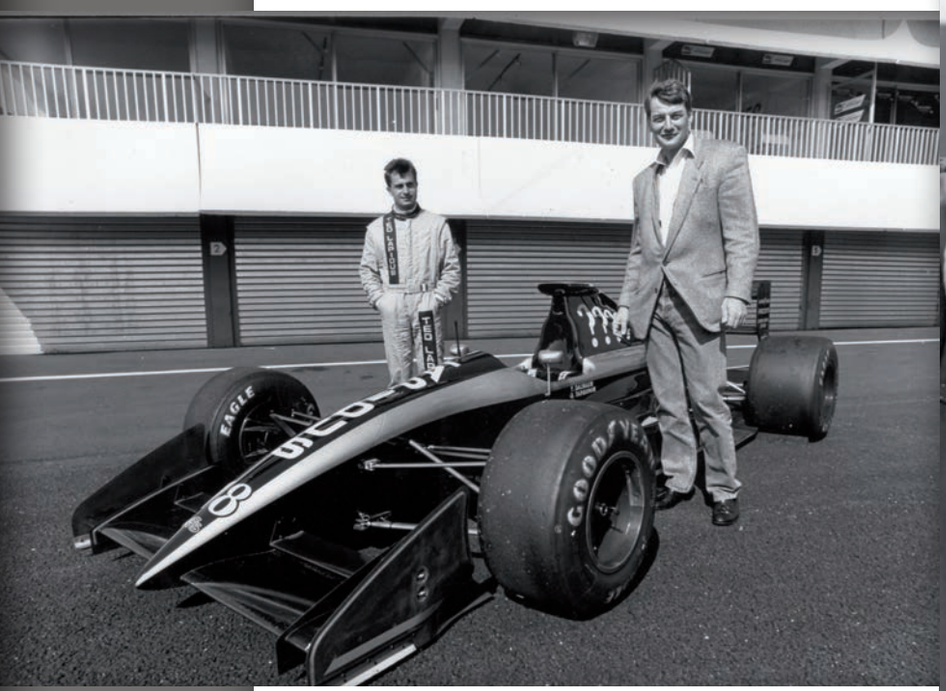
Comment s'est effectué votre passage en endurance ?
À cause des difficultés qui ont émaillé mon parcours en F1, j'ai fini par céder aux sirènes de Peugeot, qui m'invite à courir sur la 905 en Sport-Prototypes. Associé à l'ancien champion du monde de Formule 1 Keke Rosberg, j'arrive à remporter deux manches consécutives du championnat du monde : Magny-Cours et Mexico. Nous seront finalement classés treizièmes.
L'année suivante, je fais équipe avec l'ancien pilote de Formule 1 Derek Warwick et nous décrochons les titres de champion du monde pilotes et constructeurs. Nous nous imposerons à Silverstone, à Suzuka et surtout aux 24 Heures du Mans en compagnie de Mark Blundel.
En 1993, la faillite du championnat oblige Peugeot à ne faire courir ses 905 qu'au Mans, où j'obtiens avec mes coéquipiers Teo Fabi et Thierry Boutsen une deuxième place derrière l'autre Peugeot officielle. Alors que Peugeot est au faîte de sa gloire, le départ de Jean Todt chez Ferrari bouleverse la donne. En parallèle, je dispute le championnat de France de Supertourisme

pour Peugeot au cours duquel je signe trois victoires en deux ans sur une 405. En 1994, je renoue avec la victoire aux 24 Heures du Mans, associé à Hurley Haywood et Mauro Baldi, sur Porsche Dauer 962 LM, qui est en réalité une 962C routière que Porsche a pu engager dans la catégorie GT, grâce à une anomalie de règlement.

Alors que ma carrière en endurance connaît une ascension fulgurante, la Formule 1 refait irruption dans ma vie en 1994 lorsque Gérard Larrousse fait appel à mes services pour les Grand Prix d'Italie et du Portugal, qui sera ma dernière course disputée en Formule 1. Ainsi, j'ai participé en tout à 24 Grands Prix au championnat du monde de F1.

En 1995, j'intègre le Team Joest pour courir dans le championnat allemand DTM au volant d'une Opel Calibra. C'est l'année où je remporte ma troisième victoire au Mans au volant d'une McLaren F1 GTR, associé à l'ancien pilote de Formule 1 finlandais J.J. Lehto et à Masanori Sekiya. Alors que nous étions sur une GT, nous avons réussi à vaincre des protos, mais il faut dire que la pluie y a été pour quelque chose. Cette victoire est également le fruit d'un travail d'équipe. Chacune de mes victoires, je la dois à mes coéquipiers.

L'année suivante, toujours au sein de la même écurie,



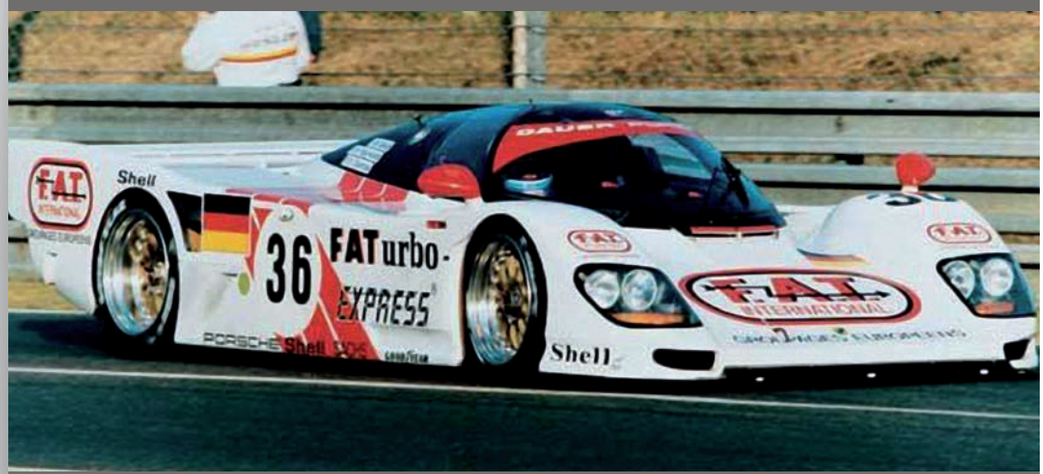
Entretien du mois

je participe au championnat ITC. Les deux saisons suivantes, je dispute le championnat FIA GT sur une Porsche du Roock Racing et remporte la victoire aux 12 heures de Sebring 1997, avec une Ferrari 333 SP.
En 1998, je participe à la première course Petit Le Mans en Géorgie, organisée sur le circuit de Road Atlanta. Lors de cette course, j'ai vécu un accident spectaculaire due à l'envol de ma Porsche 911-GT à près de 220 km/h. J'étais bien calé dans le sillage d'une voiture lorsque j'ai senti la mienne décoller. Il n'y avait eu jusque-là aucune alerte et peu après la bosse j'ai fait un 360° avant de retomber, par miracle, sur mes quatre roues. Auparavant, la voiture a touché le mur et c'est ce qui m'a fait le plus mal. C'est franchement désagréable de se retrouver à la verticale au volant d'une voiture, du moins à l'intérieur de l'habitacle. À cet instant, je me suis dit ça va faire mal. Le choc contre le mur a été violent, puisque je m'en suis tiré avec deux côtes fêlées ! Suite à cet accident, il m'a quand même fallu deux jours pour me remettre totalement.

Libéré par Porsche qui arrête son engagement en FIA GT en 1999, BMW m'engage dans le championnat ALMS, en même temps que Joachim Winkelhock et Pierluigi Martini et nous remportons les 24 Heures du Mans. Ce sera ma quatrième et dernière victoire de l'épreuve mancelle. Cependant, je me souviendrai longtemps des essais préliminaires des 24 Heures du Mans, avec le proto BMW : à 348 km/h avant le virage d'Indianapolis, j'ai vraiment eu peur...
Les deux années suivantes, je les passerai dans l'écurie qui m'a permis de mettre un pied à l'étrier en sport automobile, ORECA. La voiture développée avec Chrysler n'était pas compétitive et il fallait une année de développement et de peaufinage pour rebondir. En 2000, l'aventure s'arrêtera au premier tour à cause d'un problème de pression d'huile sur une REYNARD 2KQ à moteur Chrysler. La seconde année, la malchance nous frappe encore une fois quand un piston du moteur de la Chrysler LMP2001 Dallara rend l'âme au 126e tour. Les attentats du 11 septembre font capoter ce projet déjà émaillé de soucis mécaniques et financiers. Par lassitude, l'idée de raccrocher mon casque commence à m'effleurer l'esprit. En 2002, je participe à ma dernière course aux 24 heures du Mans au volant d'une Audi R8 du team Goh aux côtés des Japonais Seiji Ara et Hiroki Katoh et je me classe septième.

Avec le recul, comment évaluez votre passage dans cette discipline ? Et quelles ont étét vos voitures favorites ?
Mon parcours en endurance a été fantastique. Chacune des voitures avec lesquelles j'ai gagné mes quatre victoires aux 24 Heures du Mans avait ses défauts et ses qualités. La Peugeot était très efficace, très rapide, avant-gardiste, on était sur une autre planète à son volant. La Dauer-Porsche était un peu moins sophistiquée et un petit peu plus lourde. La McLaren F1 GTR avait un moteur fabuleux, avec beaucoup de couple et de puissance, tout comme celui de la BMW V12 LMR, qui était un prototype ouvert. La McLaren F1 GTR avait une spécificité : la version routière présentait trois places frontales, avec le poste de conduite au milieu, qui a été bien sûr conservé pour la version course. C'était bien plus efficace, car j'avais au volant une vision vraiment panoramique, qui compensait largement la difficulté supplémentaire d'entrer et de sortir de la voiture, à cause de cette position centrale de

PEUGEOT
905
ESSO


Shell
36
FATurbo-
EXPRESS
PORSCHE
Shell

Tokyo
Ueno Clinic
53
59
MICHELIN

BMW Motorsport
DELL
15
24 HEURES DU MANS
PETROBRAS
Castrol

YANNICK DALMAS

BRAVEHEART

pilotage. Parmi mes voitures favorites dans l'histoire des 24 Heures, il y avait bien sûr la Peugeot 905, et la BMW V12 LMR, qui avait gagné au Mans pour sa deuxième participation en 1999. Parmi les anciennes, il y a deux voitures que j'aurais aimé conduire : la Bentley et la Ford GT40, mais ce ne sont bien sûr que deux parmi tant d'autres.

Quelle différence de pilotage et de sensations y a-t-il entre une F1 et un prototype disputant les 24 H du Mans ?
En endurance, c'est un pilotage moins agressif qu'en Formule 1 et comme la course dure 24 heures, il faut ménager sa monture jusqu'à la fin de la course pour avoir une chance de remporter la victoire.
Dans quoi vous êtes-vous converti après l'arrêt de la compétition ?
J'ai travaillé comme consultant des 24 heures du Mans chez Canal + et Eurosport. Et là j'en suis à ma quatrième année de collaboration avec Mercedes AMG en tant qu'ambassadeur de la marque en France.

Pouvez-nous nous raconter quelques anecdotes où vous avez pris des risques déraisonnables ?
Pendant les 24 heures du Mans de 1994, on a eu du brouillard pendant la nuit entre Mulsanne et Indianapolis à plus de 300 km/h. Je ne voyais rien et j'étais guidé uniquement par la signalétique. C'est à la fois irréel et inhumain !

Quel est votre pilote préféré ?
Senna était un très grand pilote et également très respectueux de l'être humain. J'admire également Sebastien Loeb qui est un sportif exceptionnel et enfin je trouve que Tom Kristensen est un pilote d'endurance de première classe.

Quels sont vos autres hobbies ?
J'aime le sport en général. Je fais de la course, du vélo, de la moto, du golf et de la plongée sous marine.

Dans quelle voiture roulez-vous actuellement et quelle sportive vous fait rêver ?
Je roule actuellement en Mercedes C63 AMG. J'aimerais pouvoir récupérer la Peugeot 905 avec laquelle j'ai gagné le championnat du monde d'endurance (rires...). J'ai également un faible pour la Mustang Bullit de Steve McQueen.

Avez-vous transmis votre passion pour le sport automobile à vos enfants ?
Mes enfants s'intéressent au sport automobile, mais ils ne sont pas suffisamment motivés pour s'engager dans une carrière professionnelle. Aujourd'hui, beaucoup de jeunes sont doués, mais on n'attend d'eux qu'ils soient très bons, ce qui demande beaucoup d'abnégation et de sacrifice. C'est vrai qu'ils ont une meilleure accessibilité à beaucoup de choses, mais l'écrémage est tellement dur qu'un champion en devenir doit nécessairement avoir quelque chose de plus que les autres

LA FOURMI © Crédits photo : ACO / Nikon (Guillaume ROUSSEAU) - Getty Images - *Valable lors de la journée test (9 juin) ainsi qu'à partir de 6 heures le dimanche 23 juin 2013.

WWW.24H-LEMANS.COM

22-23 JUIN 2013

Les 90 ans d'une course mythique

Les 24 Heures du Mans sont nées en 1923 faisant la notoriété de la ville française du Mans. En 1949, après dix années d'interruption en raison de la seconde Guerre mondiale, les 24 Heures du Mans reprennent pour devenir la plus célèbre course d'endurance du monde. Depuis 1923, prés de 3.000 voitures ont pris part à cette course mythique. Cette épreuve, de par sa difficulté, lamine bolides et pilotes, mais garantit toujours du beau spectacle, du fait des nombreux rebondissements qui surviennent lors des courses.

PRÊT POUR LE GRAND DEFI ?

FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Auto Légende

Briggs Cunningham et Juan Manuel Fangio seront rejoints dès 1951 par Stirling Moss, dont la première participation portera chance à Jaguar, qui remporte sa première victoire. Cette année marque également les débuts de Porsche au Mans, qui termine vainqueur dans sa catégorie.

Cette année, l'épreuve d'endurance la plus célèbre du monde célèbre ses 90 ans. En effet, c'est en 1923 que la mythique course des 24 heures du Mans voit le jour. Trente trois équipes prennent le départ de la première édition. Le parcours est alors de 17,262 kilomètres. Les pilotes doivent effectuer eux-mêmes les réparations et il faut dire qu'ils se débrouillaient pas mal, puisque sur les 33 partants, seuls trois abandons ont été enregistrés

L'année suivante sera marquée par la première victoire de Bentley et une modification du règlement pour le moins curieuse : les capotes des cabriolets doivent rester fermées sur 20 tours au moin, pour faire état du niveau de sécurité.

En 1925, une Chrysler venue d'Amérique et cinq équipes italiennes donnent à la course ses premières couleurs internationales. Cette année là voit la première victoire d'une « La Lorraine » et également l'installation mobile de la direction de course dans les Hunaudières. Enfin, cette course est la première à instaurer le départ type « Le Mans ».

La supériorité de La Lorraine se confirme l'année suivante, quand elle s'impose à plus de 100 km/h de moyenne, une première au Mans.

En 1927, le changement du règlement devient plus contraignant, puisque les réparations ne sont autorisées qu'avec les pièces de rechange embarquées au moment du départ à bord. C'est aussi le retour au devant de la scène de la Bentley, qui enregistre sa deuxième victoire.

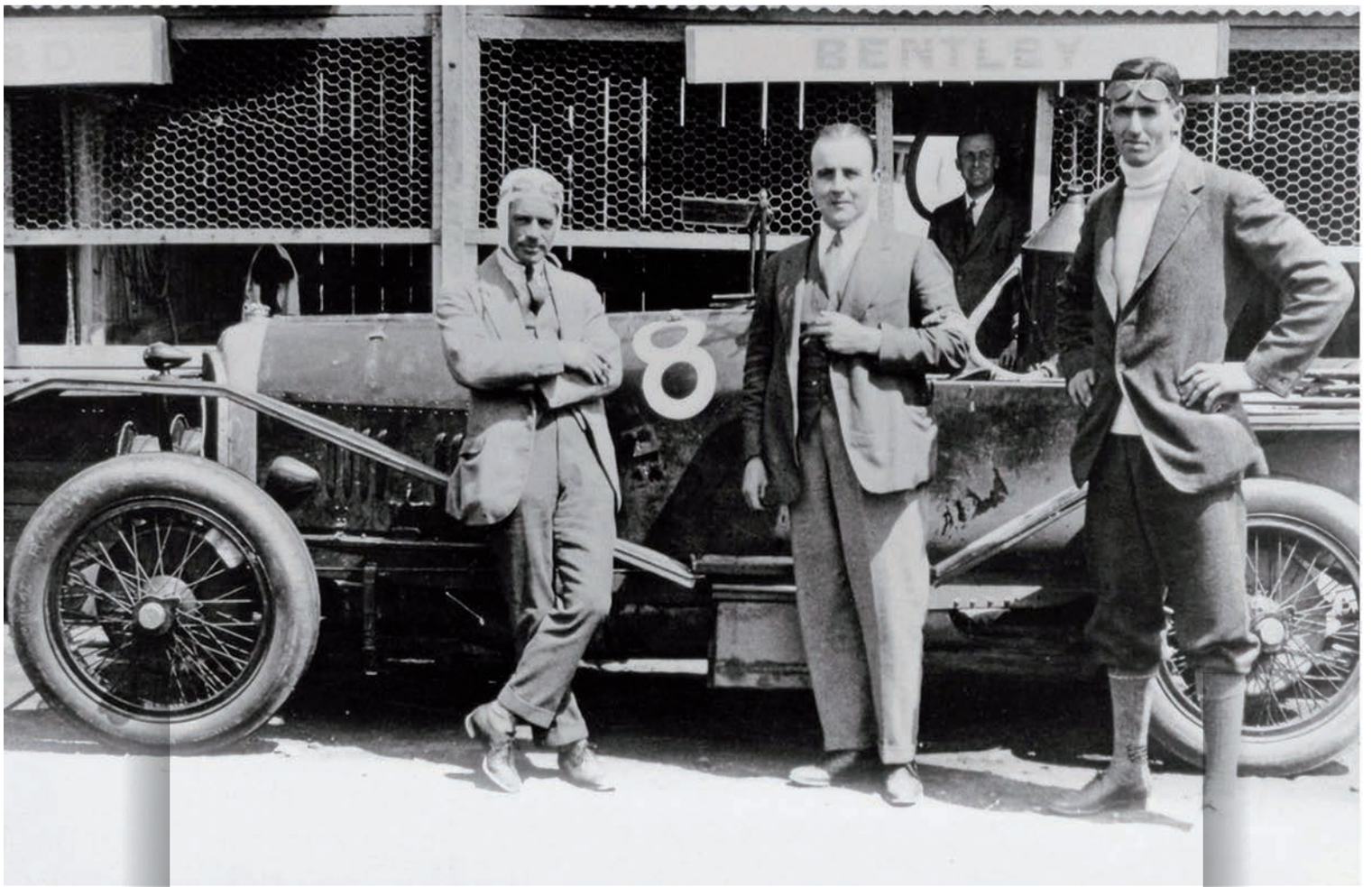
Les pilotes auront une nouvelle fois rendez-vous avec une modification du règlement lors de l'édition de 1928. Ainsi, le point du règlement obligeant à garder les capotes fermées sur 20 tours est supprimé. La nouveauté consiste dans l'instauration d'un véritable classement à la plus grande distance. Cette année confirme la domination de Bentley, qui rafle encore une fois la mise.

L'édition suivante consacrera Bentley comme le premier constructeur à remporter trois victoires consécutives aux 24 Heures du Mans. Cette course se déroulera sur un circuit réduit à 16km340, suite à la suppression du virage de Pontlieue et l'aménagement de la section route de Laigné - route de Tours appelée rue du Circuit.

En 1930, seules 17 voitures prennent le départ. Bentley remporte la course pour la cinquième et dernière fois. La compétition sera marquée par la première participation d'un équipage féminin avec Marguerite Mareuse et Odette Siko sur une Bugatti au volant de laquelle elles terminent à la septième place.

Une année après, l'Alfa Romeo victorieuse passe pour la première fois la barre des 3.000 kilomètres parcourus. Les pneus de toutes les Bugatti en course déchapent, pour cause de poids excessif.

En 1932, Raymond Sommer passe 20 heures au volant de son Alfa Romeo victorieuse. Cette année là est marquée par la réduction du parcours du circuit qui


BENTLEY
8

ROIL

Auto Légende

La dernière édition des 24 Heures du Mans (81e) s'est conclue par la victoire de la R18 e-Tron pilotée par le

trio Allan McNish, Tom Kristensen et Loïc Duval, qui signe donc la douzième victoire d'Audi dans cette compétition. Cette course, marquée par la pluie a été serrée entre Audi et Toyota, qui monte sur la seconde marche du podium, devant une autre Audi.

ne fait plus que 13.492 km, ainsi que la création de la portion privée du Tertre Rouge.
La troisième victoire consécutive pour Alfa Romeo sera en revanche beaucoup plus difficile. La course sera émaillée d'une lutte mémorable pour la victoire avec une arrivée serrée où les deux premiers ne sont qu'à 400 mètres de distance (Nuvolari bat Chinetti de 400 m).
En 1934, Alfa Romeo bat le record de Bentley en remportant sa quatrième victoire consécutive. C'est également l'année de l'introduction des appareils de distribution d'essence automatiques et de la surélévation des stands. Le tracé de la course connaît par ailleurs un changement avec l'apparition du Golf et de la Chapelle.
L'année suivante est celle de la polémique créée par la voiture victorieuse, une Lagonda de couleur rouge. Le véhicule britannique aurait dû être de couleur « vert anglais » pour respecter la distribution des teintes par pays.
L'édition de 1936 a été annulée à cause des grèves et des tensions politiques en France, mais la course mancelle reprendra ses droits l'année d'après, avec une première victoire de Bugatti et d'une marque française depuis 1926.
La chance va sourire une deuxième fois à l'Hexagone avec une nouvelle victoire d'une marque française, la Delahaye de Chaboud-Trémoulet, en dépit de gros problèmes de boîte de vitesses. Cette course s'est déroulée sur une piste élargie pour des raisons de sécurité.
Pour la dernière course avant la guerre, les voitures gagnent une prime de 1.000 Francs à l'issue de chaque heure passée en tête. Bugatti remporte sa deuxième victoire.

Les premières 24 Heures du Mans de l'après-guerre (1949) attirent 49 véhicules sur un circuit rénové. La victoire est revenue à une Ferrari 166 MM, présentée par Lord Selsdon.

En 2012, la victoire de l'Audi R18 e-tron Quattro est historique : c'est la première fois qu'une voiture à motorisation hybride électrique remporte les 24 heures du Mans. C'est le même équipage que l'année dernière qui s'impose, après une course quasi-parfaite à savoir André Lotterer, Marcel Fässler et Benoît Tréluyer.

La dernière édition des 24 Heures du Mans (81e) s'est conclue par la victoire de la R18 e-Tron pilotée par le trio Allan McNish, Tom Kristensen et Loïc Duval, qui signe donc la douzième victoire d'Audi dans cette compétition. Cette course, marquée par la pluie a été serrée entre Audi et Toyota, qui monte sur la seconde marche du podium, devant une autre Audi.

OUVERT LE SOIR

VIP

VERY IMPORTANT PROMOTION

JUSQU'À

-50%

CASABLANCA RABAT TANGER
MOHAMMEDIA MARRAKECH

Tél : 0522 255 588

www.eziodesign.com facebook.com/EzioDesign

EZIO DESIGN

Le Design accessible

SUMMER
Night Cigar

Vendredi 14 juin, l'Hôtel Hyatt Regency accueillait la Summer cigar night, organisée par le Club épicure Casablanca.

Les amateurs de Cohiba, Monte Cristo, ou Romeo y Julieta etaient tous là. Ils ont pu apprécier les effluves de ces différents cigares tandis que d'autres apprenaient à découvrir leurs palettes aromatiques, petit à petit. Tous ces passionnés se sont retrouvés entre eux pour ce moment de pur plaisir, entre amis, confrères et bon cigares.

La soirée, sponsorisée par la Société Marocaine des Tabacs, Audi et Luxe Radio, a été aussi animée par la non moins célèbre Ángeles Gabaldón. Gagnante en 2002 du « Desplante », prix le plus important en termes de danse flamenca, remis lors du prestigieux festival international « Cante de las Minas », María Ángeles Gabaldón, malgré son jeune âge, bénéficie déjà d'une importante expérience du monde de la danse flamenca et a pu démontrer l'élégance de son style lors de cette flamboyante soirée .

Actu évènement

Laurent-Perrier
CHAMPAGNE
InfoMédiaire
LUXE RADIO
Habanos
BE ESSENTIELLE

Moto Nouveautés

par Lina Mouafak

YAMAHA

MT-09 850

Yamaha a enfin osé ! Après 30 longues années, le constructeur renoue avec un type de motorisation totalement délaissé par le Japon : le 3 cylindres. Cette architecture, plaisante et pétrie de qualités, est devenue aujourd'hui la spécialité Triumph, la virulence de Benelli, la frivolité de MV-Agusta.

Elle est annoncée comme la future génération du roadster sportif. Présentée l'année dernière pendant les salons, elle fait donc son entrée dans une cylindrée de 850 cm3. On sent que Yamaha attaque directement la concurrence !
Une moto 100% inédite, dont le potentiel met déjà en appétit. 115 chevaux distribués par ses 3 cylindres, presque 9 mkg de couple, et un poids à sec de 171 kg. Yamaha n'a jamais fait un roadster aussi léger.

Côté motorisation, Yamaha ne fait pas les choses à moitié. Présenté sous forme de concept, le CP3 est un moteur totalement inédit, bénéficiant du meilleur de l'électronique développé par Yamaha. Avec des côtes super-carrées de 78 x 59.1 mm, il favorise des montées en régime vives et sportives. Son cubage total atteint 847 cm3. Les soupapes, de 31 mm à l'admission et 29 à l'échappement, sont placées suivant un angle fermé de 26.5°. Cela permet des chambres de combustion ultra compactes. Les injecteurs sont montés directement sur la culasse. Quant aux cornets d'admission, chacun est doté d'une longueur différente, afin de créer des conditions différentes dans chaque cylindre. Le premier cornet mesure 102,88 mm de long, le deuxième 82,8 mm et le troisième 122,8 mm. Le vilebrequin est calé à 120°, ce qui apporte une séquence d'allumage à intervalles réguliers de 0°, 240° et 480°.
Les motoristes et ingénieurs s'en sont quand même donné à cœur joie pour donner de belles références à ce moteur. Nouvelle boîte à 6 rapports spécifique, carter d'huile spécial, nouveau type de tendeur de chaine de distribution, disposition simplifiée des durites pour moins de poids et un aspect visuel purifié, pistons en alu forgé avec bielles à tête fracturé, et bien sûr, une électronique à haute densité. Il est contrôlé par une commande des gaz type ride-by-wire et un sélecteur de cartographies d'injection. Trois choix sont disponibles : STD (standard), A et B.
Pas de faux semblants : Yamaha a mis le paquet pour son 3 pattes ouvrant une nouvelle ère pour ses moteurs. C'est la condition sine qua non pour débarquer sur un terrain où la Street Triple règne en référence, et où les Brutale B3 ont méchamment leur mot à dire. Toutefois, la bataille ne se gagne pas que sur le moteur. Le style doit être percutant, autant qu'attirant. Sur le plan esthétique, ses lignes épurées viennent tout droit de l'inspiration de la culture underground du Japon.
La nouvelle MT-09 promet un paquet de sensations et quasiment une nouvelle expérience pour l'utilisateur. Il sera disponible en septembre 2013 et novembre pour la version ABS dans les coloris violet métallisé foncé « Deep Armor » et logo de réservoir M, Orange métallisé « Blazing Orange » et logo de réservoir MT, Gris et bleu « Race Blu » et Gris mat « Matt Grey ».

par Lina Mouafak

ROLEX

Oyster Perpetual Cosmograph Daytona

ROLEX est partenaire des 24 heures du Mans depuis 2001 en qualité de « Montre officielle » . La présence de Rolex dans le sport automobile remonte aux années 1930. A l'époque, le pilote anglais Sir Malcolm Campbell, multi-recordman de vitesse sur terre, portait déjà une Rolex Oyster. Nombre de records de Campbell ont été établis sur les plages de Daytona, en Floride. En septembre 1935, au volant de son terrible Bluebird, il a été le premier à franchir la barre mythique des 300 miles à l'heure, atteignant plus de 301 mph, soit environ 484 km/h. Un authentique exploit pour l'époque !

Pour l'année 2013, pour fêter ses noces de platine, la Rolex Daytona revient dans une somptueuse version en platine avec lunette en céramique. Intemporel ! Tout simplement.

Il y a lieux de signaler qu'il s'agit du tout premier modèle Oyster de la gamme Professionnelle à être édité en platine 950, le plus noble des métaux précieux, arborant pour la circonstance un cadran bleu glacier exclusif aux montres Rolex dans ce métal. Il est en outre doté d'une lunette monobloc Cerachrom couleur marron pratiquement inrayable.

Elément clé de l'identité du Daytona « nouvelle génération », sa lunette Cerachrom en céramique gravée d'une échelle tachymétrique qui en fait l'instrument parfait pour mesurer une vitesse moyenne jusqu'à 400 miles ou kilomètres par heure. La graduation offre une parfaite lisibilité grâce au dépôt d'une fine couche de platine par une technique PVD (Physical Vapor Deposition).

Le boîtier de 40 mm, est garanti étanche jusqu'à 100 mètres de profondeur.

Sa carrure aux formes caractéristiques est taillée dans un bloc massif de platine 950. Son fond cannelé est hermétiquement vissé à l'aide d'un outil spécial propre aux horlogers Rolex.

La couronne du remontoir, munie du système breveté de triple étanchéité Triplock et protégée par un épaulement taillé dans la masse de la carrure, se visse solidement sur le boîtier, de même que les poussoirs du chronographe. Quant à la glace, elle est en saphir pratiquement inrayable.

La Daytona est équipée du calibre 4130, un mouvement chronographe mécanique à roue à colonnes et remontage automatique entièrement développé et manufacturé par Rolex. L'oscillateur, véritable cœur de la montre, comprend un spiral Parachrom bleu breveté et produit par Rolex dans un alliage exclusif.

La nouvelle Daytona est bien sûr assortie d'un bracelet Oyster à maillons massifs en platine 950 avec fermoir de sécurité Oysterlock prévenant toute ouverture accidentelle. Ce bracelet dispose en outre de la maille de rallonge rapide Easylink, un ingénieux système breveté par Rolex qui permet d'en ajuster facilement la longueur d'environ 5 mm pour un surcroît de confort en toute circonstance, notamment lorsqu'il fait très chaud et que le poignet enfle.

UNITS PER HOUR
60
65
400
300
240
200
180
160
140
130
120
110
100
90
ROLEX
OYSTER PERPETUAL
SUPERLATIVE CHRONOMETER
OFFICIALLY CERTIFIED
COSMOGRAPH
DAYTONA
SWISS MADE

Sport d'élite

par Lina Mouafak

La Route des Princes

La Route des Princes, première du nom au concept totalement inédit, se déroulait du 5 au 30 juin dernier. Réservée à tous les multicoques d'une taille minimum de 50 pieds, cette course prend la forme d'un véritable tour d'Europe des terroirs, menant une dizaine d'équipages de Valence, en Espagne, à la baie de Morlaix, en Bretagne, en passant par Lisbonne, Dublin – Dún Laoghaire (Irlande) et Plymouth.

Engagés depuis longtemps dans une démarche de promotion de leurs métiers et de leur culture par le biais d'une présence forte dans le monde de la course au large, les producteurs « Prince de Bretagne « ont souhaité créer une course à leur image. Une course susceptible de mettre en valeur les échanges entre la mer et la terre, ceux-là mêmes qui entretiennent la richesse des terroirs. Ainsi est née la Route des Princes. Unique évènement exclusivement réservé aux multicoques, elle rassemble plus d'une dizaine de bateaux répartis en trois catégories : les Multi50, les MOD70 et les Ultimes. Amateurs éclairés ou grands noms de la planète voile s'affrontent donc lors d'une course d'un nouveau type, riche de rencontres et de temps forts. En mer, d'abord, avec un parcours en quatre étapes dans des zones très variées, de la Méditerranée jusqu'en Mer du Nord, à une période de l'année où la météo peut, à chaque instant, bouleverser toutes les stratégies et les classements. À terre ensuite, puisque la course est rythmée par des escales authentiques durant lesquelles chaque ville met en avant ses richesses agricoles, gastronomiques, artisanales, culturelles et touristiques. En effet, les cinq ports de la Route des Princes dévoilaient tour à tour leur histoire et leurs saveurs uniques en plus de leurs grands évènements populaires tels que les paëllas géantes à Valence, la Fête de la Ville à Lisbonne, les concerts à Dublin Dún Laoghaire, les fêtes sur les quais du Barbican à Plymouth. On l'aura compris, la Route des Princes se veut résolument différente des autres courses, mettant la fête, les rencontres et les cultures au cœur de l'événement. Alors embarquez, vous aussi, pour ce véritable Tour d'Europe des saveurs vraies et authentiques !

La Route des Princes a pour objectif d'offrir aux armateurs et skippers de multicoques de toutes tailles une course d'un nouveau type, plus dense, diversifiée, riche de rencontres et de temps forts en mer comme à terre, tout en restant très abordable. C'est un vrai retour à la terre, par la mer.

3.045 milles à parcourir, voici le menu sportif de cette première édition de la Route des Princes. Ce parcours n'est pas sans rappeler les expéditions des corsaires et des aventuriers ou les heures glorieuses de la Course de l'Europe, créée en 1985 par Gérard Petitpas.

par Hicham Rehane

LG
TV ULTRA HD 84 POUCES

La première TV ULTRA HD 3D 84 pouces au monde

La TV ULTRA HD 84 pouces de LG présente une qualité d'image sans précédent, offrant une résolution 4 fois plus haute que la FHD.
Naturellement, elle est incroyablement éclatante et nette, même lorsqu'elle est regardée à des distances très rapprochées. La TV ULTRA HD de LG satisfera pleinement les téléspectateurs avec ses détails impeccables qui repoussent encore un peu plus les limites de l'affichage visuel.
La résolution de la TV ULTRA HD facilite la lecture des textes, même sur un écran gigantesque de 84 pouces. Tous les détails, même les plus petits sont visibles de loin grâce à la clarté de l'écran et à la densité des pixels.

Grâce à l' « Upscaler « de la TV ULTRA HD profitez de vos films préférés avec une qualité d'image supérieur à la normale. Même si vos contenus ne sont pas HD, grâce à la technologie avancée de LG, vous pourrez profiter d'une qualité d'image ULTRA HD.
La qualité d'image des TV de LG est toujours époustouflante, même sur un écran ultra large de 84 pouces. L'ampleur de la taille de l'écran, qui est égal à quatre TV de 42 pouces, vous fera vivre une expérience visuelle à couper le souffle. Avec une taille d'écran géante, vous aurez l'impression d'être au cœur de l'action.

CASABLANCA RABAT TANGER
MOHAMMEDIA MARRAKECH

Tél : 0522 255 588

www.eziodesign.com facebook.com/EzioDesign

EZIO DESIGN

Le Design accessible

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT LE MANS

L'arène de la course sarthoise

Le circuit des 24 Heures, dit aussi circuit de la Sarthe, est situé au sud de la ville du Mans et de la commune de Mulsanne, dans la Sarthe en France. Il s'agit d'un circuit automobile non permanent utilisé pour la course d'endurance la plus célèbre, les 24 Heures du Mans, organisée par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) depuis 1923. Il accueille également les voitures lors du Mans Classic, qui a lieu une fois tous les deux ans. L'origine du circuit est liée au Grand Prix automobile de France 1906. Il ne faut toutefois pas le confondre avec le circuit Bugatti, tracé permanent avec lequel il partage les stands et une brève portion de piste.

Audi e-tron quattro

Évasion de rêve

Ce circuit mythique est l'un des plus longs au monde avec son tracé de 13,629 km. Sa particularité est de comprendre une portion routière ouverte à la circulation publique pendant le reste de l'année, le circuit n'étant utilisé qu'une dizaine de jours par an.
Les passages les plus célèbres sont les virages du Tertre Rouge, Mulsanne, Indianapolis et Arnage, ainsi que la ligne droite des Hunaudières.
Au cours des années, la configuration du circuit a évolué afin de renforcer la sécurité du circuit qui présentait quelques portions très rapides et dangereuses pour les pilotes.
En 1966, on a ajouté un circuit permanent plus court, le circuit Bugatti (4,185 km), qui partage les équipements des stands, la ligne droite des stands, la courbe et la chicane Dunlop (y compris la célèbre passerelle Dunlop). En 1972, la section du virage Porsche est réalisée pour dévier l'ancienne section ultra-rapide et dangereuse de Maison Blanche, qui passait entre des bâtiments.
En 1976, un autre circuit dédié à la formation au pilotage de 2,9 km (Maison Blanche), a vu le jour. Sa piste emprunte une partie du circuit des 24 Heures, de la sortie des virages Porsche jusqu'à l'entrée des chicanes Ford.
En 1990, c'est au tour de la fameuse ligne droite des Hunaudières, d'une longueur de presque six kilomètres, de subir des modifications suite à l'envol spectaculaire de quelques prototypes. Elle est désormais divisée en trois portions par la réalisation de deux chicanes qui visent à limiter la recherche de vitesse maximale par des réductions d'appuis aérodynamiques et de limiter donc les différences de vitesse entre concurrents.
Le record du tour en course dans la configuration actuelle du tracé est détenu par le pilote français Loïc Duval sur Peugeot 908 HDi FAP en 3'19 » 074 en 2010. Le record du tour en essai est détenu depuis 2008 par Stéphane Sarrazin sur Peugeot 908 HDi FAP en 3'18 » 513 soit 247, 160 km/h de moyenne. Quant au record de la distance parcourue, il est détenu par l'équipage Romain Dumas, Timo Bernhard et Mike Rockenfeller sur Audi R15 TDi en 2010, avec 5.410,713 km, soit 225,228 km/h de moyenne.
En 1988, à bord de la WM P88 à moteur Peugeot, Roger Dorchy réalise la vitesse record de 405 km/h en course sur la ligne droite des Hunaudières. Un record qui ne risque pas d'être battu, car cette portion du circuit est maintenant dotée de deux chicanes depuis 1990.
Le circuit du Mans est très rapide (+ de 220 km/h de moyenne) et très technique du fait des nombreux virages et chicanes qui le caractérisent :
Courbe Dunlop : juste avant d'aborder cette courbe, on passe la ligne droite des stands et la première courbe du circuit, à droite, à fond intégral. La chicane Dunlop a été nettement ralentie ces dernières années. Néanmoins, le freinage sur l'angle est assez fin et offre de bonnes sensations. On touche les vibreurs des deux côtés puis on réaccélère pour une partie magnifique composée des S de la Forêt et du Tertre Rouge. Cet enchaînement est sans aucun doute l'un des meilleurs du tracé. On passe de 4e en 3e, avec des parties relevées et en dévers, le tout assez vallonné.
Le Tertre Rouge, qui a reçu une nouvelle couche de bitume il y a quelques années est plus rapide qu'avant. Ce virage conditionne la première partie de la ligne droite des Hunaudières, dans laquelle on obtient la vitesse maximale et où on peut dépasser mais il faut s'appliquer tout particulièrement pour la sortie.
Chicane Playstation : on y arrive aux alentours de 310 km/h (!) pour un freinage à 150 m que l'on négocie en 2e. On ne touche pas aux vibreurs, car ils sont assez hauts et violents. On s'applique bien pour la sortie de cette chicane à droite, car elle conditionne la vitesse de pointe dans la seconde partie de la ligne droite des Hunaudières. Le revêtement de cette chicane est assez bosselé.
Chicane Michelin : une chicane à gauche pour

laquelle on freine un peu plus tard que la Chicane PlayStation (130 m.) On n'escalade toujours pas les vibreurs. Cette chicane est encore plus bosselée que la précédente, surtout en sortie. Virage de Mulsanne : freinage délicat, car on est en train de tourner à droite quand on attaque le freinage, et le revêtement bosselé n'arrange rien. On freine sur l'angle, à 120 m et on escalade le vibreur à la corde, car il est très plat. En revanche, on ne monte jamais sur les vibreurs extérieurs en sortie de virage, comme c'est le cas d'ailleurs pour le reste du circuit.
Virage d'Indianapolis : on atteint à nouveau la vitesse maximale avant ce virage, dans une partie traversant la forêt où l'impression de vitesse est à son apogée, en raison de la hauteur des arbres et de l'étroitesse de la piste. On pilote vraiment en ligne droite ! On entre très fort dans le droit et on rétrograde de 6e en 2e, tout en freinant fort et en se positionnant au mieux pour le gauche, qui se passe assez vite, car il est relevé. C'est un freinage compliqué, au même titre que ceux du Dunlop et de Mulsanne, car on le réalise sur l'angle.
Virage d'Arnage : est le plus lent du circuit. On arrive en 4e pour passer Arnage en 1re, puis on monte les vitesses jusqu'en 6e. Même s'il ne paraît pas délicat, ce freinage doit être bien dosé, car le bitume est assez glissant ici.
Virage Porsche : on entre en 5e dans cette courbe ultra rapide et très impressionnante, suivie du Virage du Pont.
S du Karting : on passe en 4e dans ce S, où le danger se situe en sortie, car en dévers et avec très peu de dégagement. Du Virage Porsche à la sortie des S du Karting, on oscille entre 200 et 250 km/h… !
Chicane Ford et Chicane du Raccordement : on monte en 5e jusqu'à la première Chicane qu'on aborde en 3e, puis on entre la 2e pour la chicane suivante. L'entrée des stands se situe juste avant la Chicane Ford.

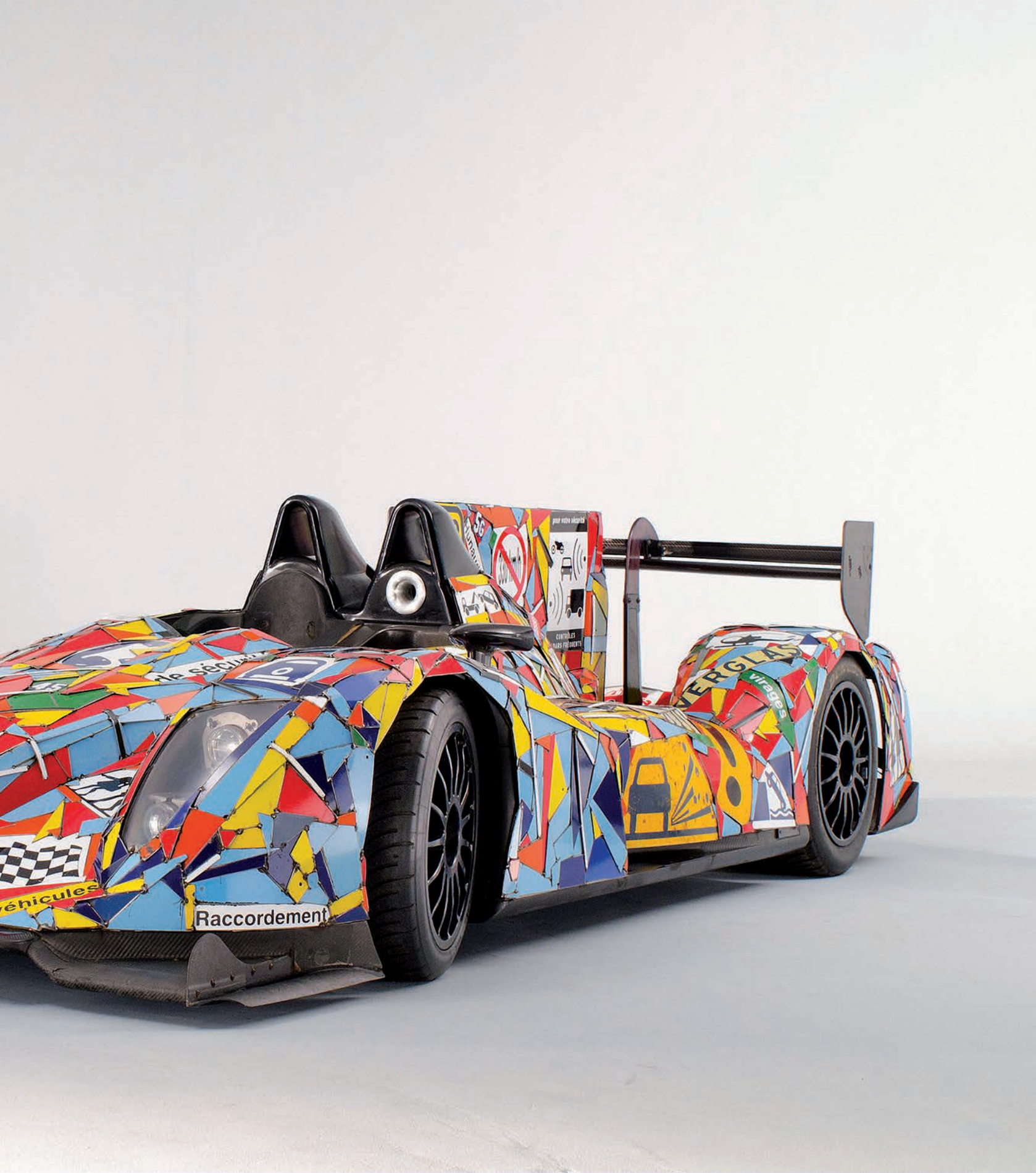
par Antoine Delmas

Fernando COSTA

1970 (Sarlat - **France**)

Fernando Costa est né le 29 décembre 1970 à Sarlat, au coeur du Périgord Noir. Très jeune, il commence à travailler dans l'hôtellerie.
Sur une aire de repos à Los Angeles, un couple récupère un panneau « Speed Limit », le pose sur des pierres et s'en sert de table de pique-nique. Ce détournement domestique séduit Fernando. Derrière son sourire, sa pensée s'illumine et prend enfin son indépendance. Elle mêle ses aspirations artistiques enfouies et ses références, notamment César, autour d'un simple panneau, devenu matière nouvelle, entre pierre et sandwich. Fernando sait depuis longtemps qu'il est créateur, qu'il est pour lui impératif de matérialiser les idées que ce déclic a mises au clair. De retour à Sarlat Fernando devient Costa. Nous sommes en 1998. Date d'embarquement pour un nouveau voyage, artistique. Son œuvre est à son image, à la fois brute et pleine de subtilité, multicolore ou monochrome, c'est l'humeur qui décide.
Depuis 2002, Fernando Costa expose régulièrement en France et à l'étranger. Dans des Foires d'Art Internationales et des galeries à Paris, New York, Genève, Londres, Madrid, Bruxelles, St Tropez ou La Baule. Créateur du trophée 'Langue de vipère' décerné par RTL et de commandes monumentales, il s'est constitué une clientèle internationale d'amateurs et de collectionneurs parmi les plus célèbres au monde.

"ART CAR" DES 24 HEURES DU MANS
Voiture officielle du 90e anniversaire
des 24 Heures du Mans


Raccordement

Gentlemen DRIVERS
MAGAZINE

www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

.....

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

E-mail :.....

MODE DE PAIEMENT

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

Gentlemen DRIVERS

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

LANCIA THEMA

QUAND LA QUALITÉ SE MARIE À LA BEAUTÉ.

Découvrez la beauté de la Lancia Thema.
Equipement de série* : Pack Safetytec (Détection de l'angle mort + Régulateur de vitesse adaptatif + Détecteur de mouvement à l'arrière), Installation audio Alpine 506 Watt, Jantes alliage 20'', Sellerie Cuir Nappa, Écran tactile 8.4"
Unique comme un bijoux.

*Sur finition Executive.

LANCIA

ELEGANZA IN MOVIMENTO.
Dal 1906.

3 ANS GARANTIE OU 100 000 KM

Lancia Infomore
Eco 080100 1920

Succursales Fiat Group Automobiles Maroc S.A. Casablanca : Italcar Maârif : Angle Bd. Zerktouni Bd. Brahim Roudani - Tél. : 05 22 25 48 99/98/96 - Italcar Mandarona : 300, Lot. 9, Route Sidi Maârouf - Tél. : 05 22 78 60 02 **Réseau Fiat : Casablanca :** Monza Motors : 117 Bd Emile Zola - Tél : 05 22 31 63 02/05 22 31 59 02 - **Agadir :** Fenie Brossette : 46, Bab Al Madina - Tassila - Tél. : 05 28 32 25 82/8 - **Rabat :** Gmd : Av. Hassan Ii, Lot. 9 (Ex Vita), Route de Casablanca - Tél. : 05 37 79 31 57 - **Mohammedia :** Lisa Auto : Bd Hassan II - Tél. : 05 23 32 12 08/09 - **Kenitra :** Venicia Motors - Tél. : 05 37 37 65 89 - **El Jadida :** Jorf Lastar Automobile - Tél. : 05 23 34 05 32 **Marrakech :** Auto Hall Marrakech : Imm. Manar, Route De Casablanca - Tél. : 05 24 44 75 15/05 24 44 84 22 - **Tanger :** Auto Hall Tanger : 1, Rue de Tiznit - Tél. : 05 39 95 11 11/05 39 95 17 17

La référence.

Nouvelle 911 Turbo.

Si les modèles turbo sont légion, la 911, elle, est unique. Et si ce constat n'est pas nouveau, il a aujourd'hui plus d'importance que jamais, car la 911 Turbo est, pour nous et pour tout ce que nous concevons, la référence. Elle est notre point de départ, celui à partir duquel nous nous élevons vers les nouveaux sommets du techniquement possible.

PORSCHE

Centre Porsche Maroc
Centrale Automobile Chérifienne
66, Boulevard Moulay Slimane
Aïn Sebaâ - Casablanca
Tél. : 05 22 34 87 50 / 05 22 67 53 06
Site internet : www.porsche.fr
e-mail : l.roix@porsche.ma

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE