

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



Patrick LE QUEMONT

INSTINCTIVE
DESIGNER

Ferrari
La Ferrari
Radicale

p.48

Bentley
Continental GT Le Mans
Édition anniversaire

p.54

Porsche
Panamera S E-Hybrid
Roulez branché

p.20

Jeep
Toute l'histoire

p.86



GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE PRESENTE

Gentlemen
DRIVERS

MAGAZINE

AWARDS

CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE 2013

PAR CATEGORIES

16 NOVEMBRE 2013

AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

LES ÉCO

LUXE
RADIO

InfoMédiaire
L'intermédiaire entre l'information et vous

TELQUEL

EURO
MEDIA

LE MATIN

Édito



Ahmed Kseibati

Gentlemen & Awards.

Dans quelques jours se tiendra au Royal Mansour de Marrakech, un des plus beaux écrins de la ville ocre, l'élection de la plus belle voiture de l'année par catégorie, événement dont nous avons longtemps rêvé et pour lequel nous n'avons épargné aucun effort afin de le réussir.

Mais ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué et attendons la soirée du 16 novembre et le choix du jury, pour en parler.

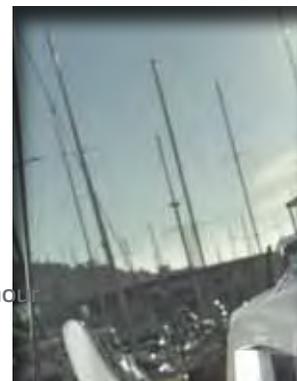
En attendant et comme vous l'avez sûrement remarqué, ce numéro est exceptionnel à tous les points de vue, puisque pour la première fois depuis les 35 éditions, nous faisons le portrait d'un Gentleman en bateau et non dans une voiture. Mais quel Gentleman mérite donc un tel chamboulement de notre charte graphique, si ce n'est l'illustre designer Patrick Le Quément ? En 40 ans de carrière, il a collaboré avec tous les grands décideurs du secteur automobile mondial et ce n'est qu'une fois parti à la retraite qu'il s'est reconverti dans une autre vocation, celle de dessiner des bateaux et des catamarans !

C'est un entretien exclusif que nous offrons à nos chers lecteurs, pour jeter la lumière sur les différentes facettes de la vie et du parcours d'un Gentleman exceptionnel. Sur cette agréable nouvelle, je ne vais plus vous retenir, chers amis gentlemen lecteurs et vous souhaite une agréable lecture.

Sommaire

08 Motors

- 08>10 **L'actu En bref Nationales** par Amal Razine
12>16 **L'actu En bref Internationales** par Amal Razine
18>20 **Essai Porsche Panamera S E-Hybrid** par Ahmed Kseibati
22>24 **Essai Alfa Romeo Giulietta & Mito** par Ahmed Kseibati
26>36 **Gentlemen Drivers Awards Célébration** par Youssef Bennour
38>42 **AutoConcept Volvo Concept** par Youssef Bennour
44>48 **AutoException La Ferrari** par Youssef Bennour
50>54 **Bentley Continental GT Le Mans : Edition anniversaire** par Youssef Bennour
56>60 **Audi Q3 RS : Rageusement sanguinaire** par Youssef Bennour
62>66 **AutoNouveauté BMW 3 GT : GT en famille** par Amal Razine



68 Entretien du mois **Patrick le QUÉMENT**

- 81 **Instinctive designer** par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
82>90 **AutoLégende Jeep : Pioneer du 4x4** par Youssef Bennour
92>93 **MotoException Vespa GT Super 300** par Lina Mouafak

94 L'Homme

- 94>95 **Montres Girard Perregaux ChronoHawk Hollywoodland** par Lina Mouafak
96>97 **Sport d'élite Loro Piana Superyacht Regatta** par Lina Mouafak
98>99 **Cigare Partagas P2** par Antoine Delmas

100 Lifestyle

- 100>103 **Evasion Circuit des Amériques** par Lina Mouafak
104>105 **Art Rob Ijbema** par Antoine Delmas





68



« OMBRES SATURÉES »
Première exposition individuelle

Imane El makhchouni

du 4 Novembre au 31 Décembre 2013

Luxe Radio Mobile Art
Galerie d'Art contemporain

«Le graphisme qui remplit les ombres de mes portraits est en réalité ma propre ombre, c'est moi qui suis là, à travers ce graphisme, je raconte ce que je ressens, ce qui me passe par la tête, je m'ouvre, je me raconte, je ne réfléchis pas...je dessine ma réflexion».

Les compositions de l'artiste Imane El makhchouni s'inscrivent sur des flash inconscient, en résultent des toiles composées d'un nombre infini de calligraphies graphiques qui par un jeu d'optique nous entraînent dans une multiplicité d'images.

Cette artiste intuitive qualifie ses inspirations d'inconscientes. Elle laisse son imaginaire flotter, et après s'être immergée d'images éclatées, géométriques et baroques, elle les projette sur la toile. Son parcours libéré d'influence témoigne d'un tempo régulier où la calligraphie géométrique noue et dénoue à l'infini un territoire plus vaste.

Ses Débuts : Abstractions graphiques, jusqu'au jour où comme par magie, se lève un matin avec un flash devant ses yeux, qu'elle traduit aussitôt sur sa toile, ce sont ses premiers portraits en noir et blanc.

Renseignements :
n.oulayou@luxeradio.ma
Tél : 06 14 43 25 36
www.luxeradio.ma



Accédez à l'état d'esprit du Luxe.





Wafa Assurance sponsor des GDM Awards



Wafa Assurance

Deuxième assureur automobile au Maroc, avec une part de marché de 15,1%, Wafa Assurance a toujours cherché à associer son nom à de grandes manifestations célébrant l'automobile. Le but consiste à contribuer au développement de ce secteur important de l'économie de notre pays. C'est dans ce cadre que la compagnie sponsorise le concours de la plus belle voiture de l'année, organisé par le Magazine Gentlemen Drivers et qui aura lieu le 16 novembre à l'hôtel Royal Mansour de Marrakech.

Pour rappel, Wafa Assurance a été ces dernières années au cœur d'événements automobiles de grande envergure en étant le sponsor de l'Automotive Meetings Tangier-Med 2012 et du championnat Clio RS Cup, ainsi que l'assureur exclusif de l'Auto Expo et du Race of Morocco.

AXA renforce son leadership mondial



D'après le classement Interbrand, publié le 30 septembre 2013, AXA est la première marque d'assurance dans le monde pour la cinquième année consécutive. Ce résultat reflète sa valorisation, qui a progressé de 5% pour atteindre 7,096 milliards de dollars.

Selon Interbrand, la valorisation de la marque AXA et son leadership témoignent notamment de l'engagement des collaborateurs envers la marque, ainsi que de l'expertise accrue d'AXA en matière de digital, qui a des retombées positives sur le service rendu au client. Le sens de la responsabilité au sein de l'entreprise et particulièrement les actions citoyennes des collaborateurs, sont également parmi les grands atouts de la marque.

Pour rappel, AXA Assurance Maroc, qui est un acteur majeur dans son secteur d'activité, est la troisième compagnie du pays en termes de parts de marché. En 2012, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de 3.482 MDH.



Hyundai Maroc inaugure une école dans le monde rural

Entreprise citoyenne, Hyundai Maroc s'attaque à la construction de nouvelles écoles dans des endroits enclavés du Royaume. La marque coréenne, représentée au Maroc par Global Engines, vient en effet d'inaugurer l'école rurale de Douar L'fragna, dans la région de Fès. L'école profite déjà à 109 bénéficiaires, dont 54 élèves scolarisés, 15 enfants en maternelle et 40 adultes en programme d'alphabétisation.

« 54 élèves y ont déjà entamé leur scolarité et devraient être rejoints par 60 autres dans un futur proche. Les cours sont assurés par les instituteurs affectés par le ministère de l'Éducation nationale », a précisé l'importateur.

Polyvalente, la nouvelle école dispensera des cours d'alphabétisation au bénéfice des habitants des douars environnants et permettra également la réinsertion d'élèves n'ayant pu être scolarisés. Le préscolaire reste également au programme: la nouvelle école est dotée d'une salle dédiée à l'éveil des plus jeunes.

Nouvelle Classe S. Visionnaire !

Visionnaire, innovante, équipée de technologies inédites et ultraperformantes pour une sécurité et un confort inégalés, la nouvelle Classe S est fascinante. Son habitacle exclusif aux matériaux nobles, l'excellence de la finition et la richesse de ses équipements dépassent tout ce que vous pouvez imaginer pour vivre à la perfection tous vos voyages et déplacements. La nouvelle Classe S, vous ouvre le regard sur le futur de l'automobile. www.mercedesbenz.ma



Mercedes-Benz

Auto Nejma
IMPORTATEUR EXCLUSIF

50ans!
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



La nouvelle Classe S débarque au Maroc



La septième génération de la Classe S arrive enfin au Maroc. Le nouvel opus du porte-drapeau de la marque à l'étoile a été présenté à la presse nationale lors d'une conférence tenue le samedi 2 novembre 2013 à l'hôtel Selman à Marrakech en présence de Mr Amal Guedira, Directeur Général d'Auto Nejma et de Mr Reinhard Munster, Senior Manager Sales Afrique-Asie-Europe de l'Est de Daimler. A noter que l'importateur marocain de la marque a annoncé le lancement de la commercialisation des voitures d'occasion Mercedes qui sont garanties six mois.

Auto Hall inaugure une deuxième succursale à Agadir



Dans le cadre de sa politique visant le développement de son réseau, le Groupe Auto Hall a inauguré récemment une deuxième succursale à Agadir.

Abdellatif Guerraoui, PDG du Groupe, était présent, ainsi que le wali de la ville et plusieurs autres. Le but affiché était la consolidation de la démarche consistant à offrir aux clients plus de services de proximité. Le choix du lieu d'implantation n'est pas anodin, étant donné que la région du Souss-Massa-Drâa présente un fort potentiel commercial de croissance automobile.

Située à l'entrée de la ville, la nouvelle succursale est implantée sur un terrain d'une superficie 6.000 m². Elle dispose de quatre showrooms, s'étendant sur 1.520 m², dédiés aux différentes marques distribuées par le Groupe (Fuso, Ford, Mitsubishi Motors, New Holland, Case,

Cummins) et d'un atelier de réparation de 1.200 m², ainsi que d'un espace de stockage de 1.600 m². Un magasin de pièces de rechange d'origine est également aménagé, sans oublier les espaces verts, qui couvrent une surface de 600 m².

Enfin, il sied de préciser que la nouvelle infrastructure dont la durée de réalisation n'a pas dépassé dix mois, a nécessité un investissement de 32 millions de dirhams.

Salon Equip Auto Paris Les équipementiers marocains en force



Les équipementiers marocains ont été nombreux à se déplacer à la capitale française pour participer à la 21e édition du Salon international Equip Auto Paris, organisée du 16 au 20 octobre courant au Parc des expositions de Paris. L'organisation du pavillon national a été prise en charge par Maroc Export en partenariat avec l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (AMICA). La délégation marocaine était composée d'onze équipementiers membres de l'AMICA, ainsi que les représentants d'Atlantic Free zone et Tanger Automotive City.

Le Maroc s'est illustré durant cette édition en figurant dans le top ten des visiteurs les plus assidus du salon. Nos concitoyens ont été parmi les plus nombreux à arpenter les 120.000 m² du salon.

Pour Maroc Export qui a mené la délégation marocaine, le but est de réunir à terme « toutes les conditions nécessaires pour porter à 12 milliards DH la contribution du secteur au PIB à partir de 2015 et générer 70.000 nouveaux emplois ».

RENAULT MÉGANE **PLAY** SORTEZ LE GRAND JEU...

*Un financement à taux 5,5% HT avec assurances D1 et Tous risques hors RC. Basé sur un apport 54,8% du prix du véhicule avec des frais de dossiers de 2% du prix TTC sur une durée de 84 mois. Offre réservée aux particuliers valides jusqu'au 31 décembre 2013. Offre sous réserve d'acceptation de votre dossier par RCI FINANCE MAROC 44, boulevard Khalid ibnou el oualid, Casablanca.



Photo non contractuelle

BOÎTE AUTOMATIQUE EDC DISPONIBLE SUR LA GAMME MÉGANE

RENAULT
QUALITY MADE



RENAULT MÉGANE **PLAY**

- Design intérieur et extérieur spécifique
 - Jantes aluminium 17" noires
 - Diesel avec climatisation bi-zone
- à 1 499 Dhs TTC / mois*

DRIVE THE CHANGE



La BMW Série 2 bientôt dévoilée



On en sait un peu plus sur celle qui va succéder à la Série 1 coupé. Le constructeur bavarois vient de présenter officiellement sa BMW Série 2 au grand public. La nouveauté arbore une poupe plus fuyante que sur la Série 1 Coupé, même si cette deux-portes de 4,43 m paraît toujours plus trapue et râblée que ses grandes sœurs Série 4 et Série 6.

Présentée au prochain Salon de Los Angeles, qui se tiendra du 22 novembre jusqu'au 1er décembre 2013, cette Série 2 reprendra en effet la base saine de l'actuelle Série 1. Elle aura aussi droit au six-cylindres en ligne essence de 320 ch sur sa version la plus puissante, la M235i. Cette variante sera également disponible avec une transmission intégrale, comme la 220d de 184 ch. La palette de motorisations se complètera dans un premier temps d'un quatre-cylindres essence de 184 ch, chargé d'animer la 220i. Toutes ces mécaniques pourront s'associer à la boîte automatique huit rapports, que l'on retrouve désormais sur toute la gamme.

Nouvelle Classe C sur les pas de la Classe S

Confrontée désormais à une rude concurrence interne de la jeune CLA, l'actuelle Classe C a besoin de se refaire une jeunesse. Heureusement que la relève ne tardera pas à arriver, puisque la future Classe C sera dévoilée avant la fin de l'année. Une première vidéo officielle nous permet même de découvrir brièvement son faciès, qui fait immédiatement penser à la nouvelle Classe S, avec des traits plus doux qu'auparavant. Quant à l'habitacle, il semble chercher à faire la jonction entre la limousine, les Classe A, B, CLA ou GLA, avec un écran XXL placé au-dessus de trois aérateurs ronds et une large console centrale assez épurée. Au chapitre mécanique, l'allemande propose une belle variété

de motorisations, dont le V8 de la version 63 AMG. Les quatre-cylindres continueront toutefois à dominer, même s'ils ne proviendront plus systématiquement de Mercedes : le 1.6 dCi Renault s'invitera aussi sous le capot.

Côté équipement, la Classe C 2014 accueillera une boîte automatique à neuf rapports, un système PreSafe avec surveillance des intersections ou une motorisation hybride rechargeable sur secteur. Elle ira même jusqu'à étrenner quelques options inédites comme l'affichage tête haute, un pavé tactile ou une climatisation qui utilise les informations de la navigation pour activer la recirculation d'air avant les tunnels.



Le Porsche Macan se dévoile un peu plus

Longtemps annoncé comme une des grandes nouveautés de Porsche pour 2014, le Macan dévoile un peu plus ses charmes. Ainsi, la marque a publié quelques images de son nouveau modèle lors des essais de développement qui ont eu lieu ces derniers jours aux États-Unis. On y découvre un SUV compact au gabarit d'Audi Q5, qui constituera également la nouvelle entrée de gamme de Porsche.

Côté style, le Macan présente clairement un air de Cayenne en réduction, avec un profil toutefois plus sportif. Il semblerait que Porsche installera sous le capot des moteurs V6 3.6 l de 340 ch et 400 ch, complétés par une offre Diesel issue, elle aussi, du groupe Volkswagen.



HYUNDAI *i40*

Un nouveau phénomène sur terre.



Diesel – Boîte Auto

274 000 Dhs

Phénoménale ! Voilà le mot qui définit le mieux la nouvelle Hyundai i40. Phénoménale... comme son design avant-gardiste et ses lignes harmonieuses. Phénoménale... à travers son niveau d'équipement unique, avec l'aide au stationnement, le détecteur de pluie ou encore le radar de recul de série. Phénoménale... à l'image de son prix incroyablement accessible : 274 000 dhs seulement en version diesel.... Sans aucun doute, la nouvelle Hyundai i40 est un phénomène à ne pas rater.

La BMW Série 4 coupé enlève le haut



À peine le coupé Série 4 dévoilé que BMW revient à la charge avec la présentation de sa déclinaison cabriolet, qui fera ses débuts au prochain salon de Los Angeles. Cette version se veut toute saison, rassurante et « waterproof », sans oublier d'être robuste, grâce à son toit rigide rétractable. Si sur dernier point, elle s'inscrit dans le sillage de sa devancière, la Série 3 Cabriolet, la nouvelle BMW met en avant une cinématique plus avantageuse : une fois compacté dans le coffre, le toit peut se soulever électriquement pour agrandir l'accès à la malle. De plus, la soute gagnerait une vingtaine de dm³ en volume. Le dossier de la banquette est également rabattable, et une trappe optionnelle permet de charger des objets longs, tout en voyageant à quatre. Mieux encore, à l'instar de la concurrence, la BMW propose désormais un chauffage de nuque intégré aux sièges avant. Voilà de quoi prolonger la belle saison pour rouler cheveux au vent. Et quand le pavillon est en place, ce qui se fait en 20 secondes tout en roulant jusqu'à 18 km/h, l'isolation améliorée permettrait d'abaisser le niveau sonore à bord de 2 décibels.

Au chapitre mécanique, la bavaroise propose trois motorisations lors de son lancement. Le catalogue comprend un diesel 420d de 184 ch, ainsi que deux moteurs à essence. Le premier entre eux, le deux litres quatre-cylindres de la 428i, développe 245 équidés, tandis que le six-en-ligne de la 435i en mobilise 306. Tous disposent d'un système Stop & Start et sont associés à une transmission manuelle à six rapports ou, en option, une boîte automatique huit vitesses. Au rayon options, la munichoise propose notamment une multitude d'aides et assistants au service de la sécurité : détecteur de danger avec freinage d'urgence automatique, assistant pleins phares, régulateur adaptatif ou projecteurs Full LED

Le musée Lamborghini à bout de clic

Si vous êtes un fervent amateur de Lamborghini et que vous n'avez pas la possibilité de vous rendre au musée de

la marque à Sant'Agata, Google Maps peut combler votre souhait en vous proposant d'arpenter virtuellement les allées de cet édifice.

Pour les 50 ans de Lamborghini, Google offre en effet un cadeau original aux fans de la marque au Taureau. Les caméras de l'entreprise américaine se sont invitées dans le musée du constructeur italien pour en dévoiler les moindres recoins. Sur Google Maps, il est ainsi possible de visiter cet édifice riche en histoire, comme si on y était. Au rez-de-chaussée, la 350 GT, premier modèle créé par Lamborghini, se charge d'accueillir le visiteur et le laisse même prendre place dans son habitacle. Un privilège qui ne fait pas pour autant oublier toutes les perles rares exposées : Miura, Countach, Urraco, Diablo, Murcielago SV et autres LM002. Pour découvrir les séries limitées, il faut passer à l'étage pour caresser du regard des fauves comme la Reventon, l'Estoque, la Sesto Elemento ou le Concept S, une Gallardo sans pare-brise à l'habitacle scindé en deux.



Range Rover envisage le lancement d'une version longue de l'Evoque

Best seller incontestable de la gamme Range Rover, l'Evoque a séduit des milliers de clients de par le monde. Mais il reste malgré tout un véhicule relativement peu habitable pour les familles nombreuses, laissant ainsi un trou entre lui et le plus grand et bien plus cher Land Rover. Pour combler ce vide, le constructeur travaillerait sur un plus grand Evoque. Le Range Rover Evoque version longue, qui répond au nom de code L560 en interne, devrait voir le jour en 2016 et reposera sur la même plateforme que les prochaines Jaguar compactes. Il devrait représenter 80.000 ventes par an et serait le véhicule rapportant le plus de profits parmi tous ceux qui auront droit à la nouvelle plateforme. Au final, cet Evoque « XL » aurait pour mission de faire la jonction entre l'Evoque classique et le Range Rover Sport.

BANQUE POPULAIRE
FAITE POUR VOUS



PRIVATE BANKING

Des solutions sur mesure pour votre patrimoine

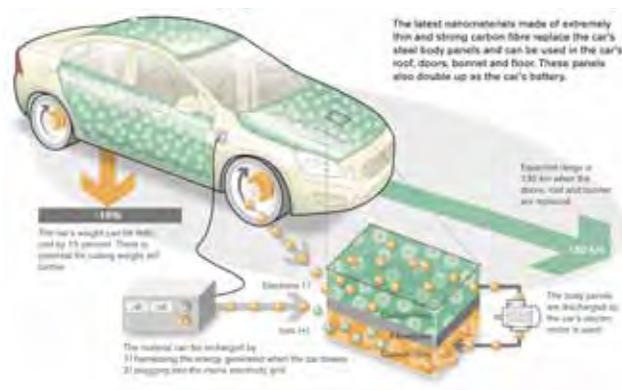


Depuis plus d'un demi-siècle, le Groupe Banque Populaire accompagne les Marocains dans leurs projets et leurs ambitions, intervenant à de nombreux niveaux de l'univers de la finance.

Aujourd'hui, fort d'expertises toujours plus solides et variées, le Groupe Banque Populaire se rapproche davantage de ses clients en leur proposant des services de Private Banking. Ce nouveau métier réunit tous les savoir-faire, les compétences et les potentiels humains du Groupe, au service de la gestion optimale du patrimoine : des espaces appropriés, des solutions sur mesure, une expertise financière et juridique étendue, des conseillers signataires d'une charte déontologique entièrement dédiés au service de la clientèle Private Banking.

Volvo innove en inventant la carrosserie batterie

Les voitures électriques souffrent de leur autonomie limitée, mais ce n'est pas le seul handicap, puisque la place et le poids des batteries posent également problème. Pour venir à bout de cet inconvénient, Volvo vient de dévoiler les premiers résultats d'un projet vieux de trois ans et qui pourrait trouver application sur des véhicules de série. Volvo a en effet conçu des parties de carrosserie capables de stocker de l'énergie électrique. Ces dernières, fabriquées à partir de fibre de carbone, intègrent des super condensateurs qui jouent le rôle de mini-batteries. L'avantage est triple avec ce type d'installation : le poids et la rigidité de l'auto sont respectivement en baisse et en hausse, grâce à l'emploi de fibre de carbone, permettant



dans la foulée de se passer de la batterie 12 V classique. La S80 qui est actuellement testée avec cette carrosserie ne possède justement plus de batterie 12 V. C'est une technologie prometteuse donc, mais qui présente quand même de nombreuses contraintes comme le prix de la fibre de carbone.

Vettel Quatrième titre mondial à seulement 26 ans

Le pilote de Formule 1 Sebastian Vettel est sur un petit nuage car il vient de décrocher un quatrième titre mondial consécutif alors qu'il n'a que 26 ans. Alors qu'une cinquième place lui suffisait en Inde pour conquérir une nouvelle couronne mondiale, le pilote Red Bull est resté égal à lui-même en ne faisant pas les choses à moitié. L'allemand ne voulait pas moins qu'une nouvelle victoire. Sa 36ème en 117 Grands Prix, excusez du peu !

Avec ce dernier titre de championnat du monde, l'Allemagne s'illustre en tant que nation qui domine depuis 20 ans la discipline. En effet, sur cette période, le duo Schumacher

- Vettel aura enlevé 11 des 20 derniers titres mondiaux pilotes en jeu. Deux pilotes allemands, deux générations différentes, mais le même appétit insatiable. Avec Juan Manuel Fangio, Sebastian Vettel et Michael Schumacher sont les seuls pilotes de l'histoire à avoir décroché quatre titres mondiaux consécutifs dans la discipline reine des sports mécaniques.



McLaren lève le voile sur les performances officielles de sa P1

McLaren a su faire durer le suspense jusqu'au bout concernant les performances de son nouveau hypercar, la P1. Enfin, la première voiture a été livrée et avec elle, le constructeur britannique nous dévoile les chiffres officiels. Et les performances font rêver.

Pour atteindre le 0 à 100 km/h, les 916 chevaux de la bête n'ont besoin que de 2,8 secondes ! Et pour revenir à l'arrêt depuis cette vitesse, comptez 2,9 secondes supplémentaires, soit à peine plus de trente mètres ! Ainsi, moins de 6 secondes sont nécessaires à la P1 pour réaliser ces deux exercices. Bluffant !

Sur l'exercice du 0 à 200 km/h, la prouesse est encore plus prodigieuse, puisque le bolide ne réclame que 6,8 secondes et pour atteindre la barrière mythique des 300 km/h depuis l'arrêt, McLaren annonce un temps de 16,5 secondes seulement ! A cette vitesse, comptez 6,2 secondes, soit 246 mètres pour s'arrêter.

Encore plus impressionnante est la consommation. Hybride, la P1 est annoncée à 8,3 l/100 km, soit des émissions de CO₂ de 194 g/km. Au vu de la puissance annoncée, c'est un tour de force qui montre, s'il en est besoin, le fabuleux potentiel de cette super sportive d'exception.



Audi A6

Deutsch Excellence

Pack S line offert jusqu'au 30 Novembre 2013*



Optez pour l'exigence allemande avec l'AUDI A6. Alliant confort et performances, cette berline de luxe unique en son genre vous procure un sentiment de force tranquille. Haute technologie pour classe affaires, les systèmes d'assistance et multimédia regorgent de fonctions désormais faciles à maîtriser. Le pack S Line est offert pour encore plus de sportivité. Puissance et souplesse caractérisent les motorisations de l'AUDI A6 : Essence 2.0 l TFSI 180 ch, 2.8 l FSI 204 ch, 3.0 l TFSI 311 ch; Diesel : 2.0 l TDI 177 ch et 3.0 l TDI 245 ch.

www.audi.ma - info@audi.ma - info-sav@audi.ma

Porsche Panamera S E-Hybrid

Roulez branché !

Sea, S E-Hybrid & Sun, voilà trois ingrédients qui ne peuvent que nous ravir et auxquels nous avons eu droit sur la magnifique île de Ré lors des essais de cette nouvelle variante de la Panamera. Sur les routes de l'île, la S E-Hybrid n'agresse en aucun cas la nature, mais la respecte plutôt et il n'y a qu'à consulter les spécifications techniques de l'allemande pour s'en rendre compte. Avec 71g/km d'émissions de CO₂, l'écolo de Zuffenhausen fait ami-ami avec la faune et la flore de l'île française et permet à son propriétaire de prendre le large quand cela lui chante, puisque la consommation mixte annoncée est de 3,1 l/100 km. Voilà qui donne envie d'être écolo !





La limousine de Zuffenhausen a séduit le public dès son apparition, raison pour laquelle les versions n'ont cessé de se multiplier avec des puissances allant de 250 à plus de 500 ch. Pour répondre à la demande d'une clientèle de plus en plus écolo, Porsche a donc offert à sa Panamera une version S E-Hybrid. Entre

les performances d'une vraie GT et le respect de l'environnement, qui a dit qu'il fallait choisir ? Mais au-delà de la nouvelle motorisation, la limousine allemande a également subi quelques modifications esthétiques et surtout techniques, la faisant ainsi progresser de manière surprenante.





Si le look de la Panamera est connu et apprécié de tous, il a eu droit à quelques changements, toutes versions confondues. En effet, la limousine, qui attend la naissance d'une petite sœur, s'est gracieusement repoudrée le nez en s'inspirant du concept Sport Turismo, découvert par le public en septembre dernier au Mondial de Paris. À l'avant, elle a eu droit à de nouveaux phares, qui peuvent être entièrement à LED en option, mais aussi à un bouclier aux entrées d'air latérales élargies. Ce sont des éléments grâce auxquels elle met en avant sa sportivité avec élégance, comme elle sait si bien le faire depuis son apparition. À l'arrière également, la subtilité est de mise. Les équipes de Porsche ont opté pour un hayon à lunette élargie, qui profite d'une ouverture motorisée, mais aussi d'une position de plaque minéralogique plus basse. Bien qu'elle fasse 5 mètres de long, ce facelift de mi-carrière lui a permis d'allonger son empattement, mais seulement pour les versions Turbo Executive et 4S Executive, qui n'auront aucun mal à répondre aux attentes de la clientèle chinoise, notamment.

À bord de la Panamera S E-Hybrid, les habitués de Porsche ne seront en aucun cas dépayés. Les standards auxquels la marque a habitué ses clients sont toujours de rigueur. Face au volant 3 branches à jante épaisse, le conducteur se retrouvera devant un bloc d'instruments dominé par l'imposant compte-tours et pourra se glisser dans la peau d'un pilote, le temps de mettre la clé au contact, toujours positionné à gauche. La version rechargeable de la Panamera se distingue par un compteur indiquant le type d'énergie et le niveau de puissance utilisée, ainsi que par des commandes supplémentaires offrant la possibilité d'opter pour

les différents modes de propulsion proposés par le système hybride. L'habitabilité impressionnante de l'allemande a été conservée, puisque la batterie au lithium est logée sous le plancher du coffre qui, lui, voit son volume réduit de 110 dm³.

Mais le plus intéressant dans cette version est bien évidemment son système hybride. La Panamera S E-Hybrid nécessite un temps de recharge de 2h30 min sur une prise 16 A pour permettre au conducteur de rouler en mode E-Power 100% électrique. Avec une autonomie annoncée entre 18 et 36 kilomètres, selon la conduite adoptée, le moteur électrique qui développe 95 ch et 310 Nm permet de dépasser, largement, la barre des 100 km/h sans gaspiller une seule goutte d'essence et en n'émettant aucun gramme de CO₂. En mode hybride, le V6 essence entre en jeu pour porter la puissance cumulée de la limousine à 416 ch et vous voilà au volant d'une Porsche au tempérament sportif et joueur comme l'aiment les puristes, à un détail près, puisque la consommation, elle, reste plus que raisonnable. En effet, grâce notamment à la récupération d'énergie au freinage, elle rivalise avec les citadines en matière de sobriété et a même droit à un bonus écologique en Europe, ses émissions de CO₂ étant à peine de 71 g/km. Malgré ses plus de 2 tonnes, elle abat le 0 à 100 km/h en 5,5 s et affiche une vitesse de pointe à 270 km/h. Avec cette nouvelle Panamera S E-Hybrid, Porsche a, une nouvelle fois, prouvé qu'elle pouvait parfaitement s'adapter aux nouvelles exigences des clients quelles qu'elles soient sans pour autant perdre le gène sportif qui fait son succès depuis tant d'années.



**Notre domaine,
c'est l'exception !**

Concilier un cadre de vie d'exception, dans un écrin de verdure à proximité du centre ville, c'est ce que vous propose le Domaine de Darb.

Entièrement sécurisé, Le Domaine de Darb est idéalement situé sur la route de Dar Bouazza, mitoyen au golf 18 trous et à 600 mètres de la plage.

Avec son espace de jeux pour enfants de plus de 5000 m², ses commerces de proximité, le Domaine de Darb est idéal pour toute la famille.

D'une architecture contemporaine et épurée, les villas ont été conçues pour correspondre à votre style de vie et répondre à votre désir de bien-être. Bénéficiant d'une haute qualité de réalisation et de finition, vous pouvez choisir parmi une large gamme de 7 villas de haut standing à coûts étudiés.

N'hésitez plus, choisissez l'exception !

**DES OFFRES
PERSONNALISÉES**

**Choisissez
votre
modèle
de villa**

DOMAINE DE DARB

05 22 94 66 77

www.domaine-de-darb.com



Alfa Romeo Giulietta & Mito

Bien plus qu'une Macchina

« Sans cœur, nous ne serions que des machines », la signature d'Alfa Romeo se confirme de jour en jour et se reflète parfaitement dans ses différents modèles, en première ligne les deux best-sellers de la gamme, à savoir la Giulietta et la Mito. Ces dernières ont toutes deux subi quelques modifications, que nous avons pu découvrir de plus près sur les routes italiennes et plus précisément celles de la région de ... Un essai durant lequel notre cœur et celui des Alfa Romeo ne faisaient plus qu'un. Alors pour tous ceux dont le rythme cardiaque est conditionné par les reprises des belles italiennes, nous vous embarquons avec nous à bord des Mito et Giulietta millésime 2014.





Dès leur première sortie, la Mito d'abord et la Giulietta ensuite ont d'emblée séduit le public, grâce à leurs lignes et à l'élégance commune aux modèles Alfa Romeo. Alors que leurs rivales changent de fond en comble pour certaines, les italiennes, elles, préfèrent jouer la carte du conservatisme. En même temps, avec

de telles lignes finement et délicatement dessinées, les retouches ne peuvent qu'être minimales, pour conserver le charme qui a conquis les passionnés de l'automobile. Mais c'est le cœur des italiennes qui a été revu pour notre plus grand bonheur. Que ce soit la Mito ou la Giulietta, les deux Alfa offrent un plaisir





inouï de conduite.

Notre expérience commence par la plus petite de la famille. Pas de révolution pour la Mito, mais plutôt une évolution que seuls les plus avertis relèveront. Puisque les changements esthétiques se limitent à une nouvelle calandre au contour chromé et à une bulle de phares noircie. Mais la citadine est toujours en phase avec son temps et son look séduit toujours autant. Sur notre version d'essai, nous avons pu voir de plus près les modifications apportées à l'habitacle, à commencer par de nouveaux sièges plus enveloppants, qui ont droit à une sellerie inédite en tissu spécifique, sur la finition distinctive. La console centrale, la planche de bord ainsi que les panneaux de porte ont eu droit à de nouveaux revêtements, qui ne font que confirmer la réputation d'Alfa Romeo, qui ne manque pas d'offrir, à l'intérieur de ses modèles, une ambiance particulière. Pour notre essai, nous avons pris en main la version animée par le tout nouveau TwinAir de 105 ch, qui est venu compléter la gamme. Mais si par moments le bicylindre semble dépassé par la masse, il offre tout de même une sensation de conduite agréable et met en avant une consommation mixte et des émissions de CO₂ que lui jaloueraient ses concurrentes.

Toujours dans la même ambiance italienne très chaleureuse, notre essai se poursuit au volant de la tombeuse de ces messieurs, mais également de ces dames. Elle, ce n'est autre que la Giulietta. Tout comme sa petite sœur, elle n'a eu droit qu'à des changements minimes au niveau stylistique, mais qui s'en plaignent ? Avec une nouvelle calandre chromée, des cerclages d'antibrouillards revus, de nouvelles teintes et de nouveaux choix de jantes, la grande sœur de la Mito

n'est pas non plus révolutionnaire. Mais en même temps ce serait difficile de changer ce qui a fait le succès de la Giulietta dans les quatre coins du monde. Comme toute séductrice qui se respecte, elle s'est présentée à notre rendez-vous dans une robe rouge, des plus flamboyantes, qui ne peut que mettre en valeur ses lignes sculptées. Dans l'habitacle, on retrouve la même ambiance que le public apprécie tant chez Alfa Romeo et avec un double toit panoramique, toute la lumière est faite sur les matériaux et les assemblages. Pour ce qui est des évolutions, elles intègrent le nouveau système d'info-divertissement Uconnect, qui est plus ergonomique, mais également plus complet que le précédent système.

Il est temps de prendre le volant qui a d'ailleurs été revu. Animée par le 2.0 JTDM qui développe 150 ch pour un couple de 380 Nm, qui a été de merveilleuse compagnie sur les routes italiennes, tout en se faisant discret, puisque les ingénieurs l'ont parfaitement isolé. Grâce à la manette DNA, nous avons pu basculer entre les différents modes de conduite et à chaque fois, le comportement de la Giulietta a dépassé nos espérances. Il faut dire que les ingénieurs Alfa lui ont procuré un système d'injection plus simple et plus efficace. Comme quoi la simplicité est souvent payante.

La Giulietta et la Mito nous ont permis de profiter pleinement des routes italiennes. Si leur look n'a pas connu de réels changements, au niveau des motorisations et des spécificités techniques, les équipes Alfa Romeo ont permis aux deux modèles d'être à la pointe de la technologie, tout en conservant cette élégance qui a fait la renommée de la marque.



IMAGINEZ
LE FESTIVAL DE MARRAKECH
SANS RENAULT.



RENAULT TRANSPORTEUR OFFICIEL
DU FESTIVAL INTERNATIONAL
DU FILM DE MARRAKECH
DEPUIS 6 ANS.

DRIVE THE CHANGE



Motors

Actu évènement

par Ahmed Kseibati

Gentlemen
DRIVERS

MAGAZINE

AWARDS

CONCOURS
DE LA PLUS BELLE VOITURE
DE L'ANNÉE 2013
PAR CATEGORIES

LE 16 NOVEMBRE 2013 À MARRAKECH





TOUTES LES VOITURES PAR CATÉGORIES

CABRIOLETS

BMW Série 6 Cabriolet

Après une carrière en demi-teinte, le coupé série 6 disparaît du catalogue, au profit d'une nouvelle génération au dessin très classique, mais non dénué de charme, d'élégance et de sportivité. Cela se traduit par l'adoption de naseaux façon « nez de requin », ainsi que de nouveaux phares et feux arrière. L'offre mécanique consiste pour sa part en deux blocs : un six cylindres de 320 ch et un V8 de 407ch. La série 6 cabriolet fait par ailleurs la part belle aux équipements high tech, tels que la caméra de recul, l'éclairage directionnel adaptatif, la vision nocturne avec repérage de piéton, l'assistance au stationnement ou encore l'affichage tête haute.



BMW Série 6 Cabriolet



Porsche Boxster

Porsche Boxster

Avec son style très maison, le Boxster n'a aucun mal à revendiquer son identité Porsche. Son dernier restylage, assez light, s'est limité à des feux de position avant et arrière à LED, des phares légèrement redessinés dans l'esprit Carrera GT et des retouches sur les boucliers.

En revanche, les évolutions techniques sont plus profondes. Ainsi, le flat 6 de base passe de 2,7 l à 2,9l et délivre désormais 255 ch. Le S dispose, pour sa part, d'un 3,4l à injection directe de 310 ch. Les deux blocs sont accouplés à une boîte 6 mécanique qui peut être remplacée par la fameuse boîte PDK robotisée à 7 rapports et double embrayage. Pour les plus sportifs, une version allégée offrant 320 ch est également prévue au catalogue.



BMW Z4 Cabriolet

BMW Z4 Cabriolet

Le BMW Z4 Roadster incarne le plaisir de conduire à l'état pur. Les caractéristiques du roadster classique, telles que le capot moteur allongé, les porte-à-faux courts et la position assise basse et très reculée, ont été réinterprétées et se marient à la perfection avec le toit rigide rétractable. Le passage d'une configuration à l'autre (coupé-cabriolet) se fait en 20 secondes, via un mécanisme entièrement automatisé. Au chapitre mécanique, trois versions animent la gamme de ce modèle : Z4 23i (204 ch), Z4 30i (258 ch) et Z4 35i (306 ch).



Jaguar F-Type

Jaguar F-Type

S'inspirant du concept CX-16 présenté en 2011, la Jaguar F-Type adopte le langage stylistique des dernières productions de Jaguar et notamment les phares acérés et calandre béante. L'arrière, lui, se distingue par de jolis feux arrière à LED s'étirant sur les côtés. En osmose avec le plumage, l'intérieur se distingue par la noblesse de ses matériaux et sa parfaite ergonomie.

Au chapitre mécanique, trois motorisations sont disponibles : un V6 3 litres offrant deux niveaux de puissance : 340 ch et 380 ch et un V8 développant 495 ch.

COUPÉS

BMW Série 4

Remplaçant la Série 3 Coupé, la Série 4 s'approprie l'héritage technique de sa devancière, tout en affirmant sa propre personnalité pour le reste. Ainsi, le nouveau modèle revendique une singularité esthétique, qui se traduit par des ouïes d'aération derrière les roues avant et des feux arrière étirés. Le changement se ressent également au niveau de l'allure de l'auto, qui transpire davantage de sportivité à la faveur d'un abaissement de son centre de gravité. Les réglages de suspension sont aussi spécifiques, afin de gagner en agilité sur parcours sinueux. Quant à l'offre mécanique, elle se limite en diesel au 4 cyl 2,0 l de 184 ch, tandis qu'en essence, la Série 4 propose deux blocs : un 4 cyl 2,0 l de 245 ch et un 6 cyl revendiquant 306 ch.



BMW Série 4

Mercedes E coupé

Dans le sillage de la berline, le Coupé E vient de subir un toilettage qui lui a permis de se remettre au goût du jour. Les retouches ont concerné pour l'essentiel la proue, dont le regard s'est rafraîchi, grâce au nouveau design des phares et à l'arrière, qui s'est paré de nouveaux blocs optiques bicolores à LED. Le design intérieur fait écho à l'extérieur, en proposant un habitacle bien agencé et respirant la qualité. En option, le toit ouvrant panoramique avec store pare-soleil électrique, qui s'étire jusqu'à la poupe fait naître une sensation d'espace incomparable. Sous le capot, une large palette de motorisations est offerte, dont trois blocs diesel : un 2,2 l, un 2,5 l et un 3,5 l offrant respectivement 170, 204 et 272 ch.



Mercedes E coupé

Alfa Romeo 4C

Esthétiquement, le coupé de la marque au Biscione ne pouvait trouver meilleure référence que l'emblématique 8C Competizione, qui a fortement inspiré le design de sa proue et de sa poupe. Cette dernière est joliment mise en valeur par le dessin des feux à l'arrière, dont les dix diodes électroluminescentes font penser à des turbines. À l'intérieur, on découvre un habitacle respirant la sportivité et paré de fibre de carbone. En parfaite adéquation avec cet esprit, des baquets recouverts de cuir noir avec surpiqures rouges sont une invitation au pilotage. Côte motorisation, le coupé italien est propulsé par un 4 cylindres 1.750 TBI dans une version actualisée, qui développe 240 ch et 350 Nm.



Alfa Romeo 4C



Porsche Cayman

Porsche Cayman

Relifté en 2012, le Cayman reprend à son compte toutes les nouveautés esthétiques du Boxster, notamment ses entrées d'air qui s'élargissent vers l'extérieur. À l'intérieur, on découvre un habitacle entièrement repensé, à la fois sportif et confortable. Au chapitre mécanique, deux six cylindres sont au catalogue : un 2.7 l développant 275 ch, qui équipe le Cayman et un 3.4 l de 325 qui propulse la version la plus puissante, le Cayman S. Quant à la transmission, elle est confiée de série à une boîte mécanique à six rapports. Plus efficace, la boîte à double embrayage Porsche PDK, disponible en option, permet d'améliorer les performances en termes d'accélération et de sobriété.



Porsche 911 Carrera

Porsche 911 Carrera

Dévoilé en avant-première au Salon de Francfort 2012, le nouveau modèle de la 911 était très attendu, au point de créer le buzz avant même sa sortie. Esthétiquement, la silhouette du nouveau cru reste reconnaissable entre toutes. La partie arrière rend la 911 bien différente de la précédente, avec de petits blocs optiques nettement plus fins. Mécaniquement, la version de base étrenne un flat-six de 3,4 litres de cylindrée, dont la puissance est portée à 350 chevaux. Quant à la version « S », forte d'une plus grande cylindrée - 3,8 litres - elle revendique une puissance de 400 ch. Une boîte manuelle à sept vitesses ou une automatique PDK à double embrayage à sept rapports viennent compléter le tout. Il y a lieu de noter enfin que ces deux versions existent en configuration quatre roues motrices.



Mercedes SLS

Mercedes SLS

Certaines voitures sont destinées dès leur sortie à entrer de plain pied dans la légende. La Mercedes SLS AMG lancée en 2011 en hommage à la 300 SL Gullwing en fait partie. D'ailleurs, son esthétique en est une réinterprétation moderne : un capot interminable, un arrière très court et bien sûr les surprenantes portes papillon. Sous le capot, la SLS accueille un moteur V8 6,2l de 571ch, mis au point par AMG. De quoi assurer des performances intéressantes pour ce modèle de 1.600kg : le 0 à 100 km/h s'efface en seulement 3,8 secondes ! Quant à la vitesse de pointe, la marque à l'étoile annonce 317km/h. L'emplacement du moteur, situé en position centrale avant, assure à la bête une tenue de route équilibrée, tandis que le freinage est d'une efficacité redoutable, grâce à l'emploi de disques en céramique.

BERLINE

BMW Série 5

La sixième génération de la Série 5 se montre moins audacieuse que sa devancière et adopte un design classique, qui s'inspire fortement du dernier langage stylistique de la marque. Présentant l'empattement le plus long de son segment, la routière de BMW se distingue par un capot moteur long, des porte-à-faux réduits et une ligne de toit fluide typée coupé. À bord, l'habitacle mêle fonctionnalité à une ambiance haut de gamme. Sous le capot, la nouvelle BMW Série 5 ne propose que de grosses cylindrées à l'exception d'un quatre cylindres turbodiesel.



BMW Série 5

Audi A6

Succédant à un modèle de l'A6 qui s'est très bien vendu, l'actuel opus datant de 2011 avance de nombreux atouts, à commencer par une esthétique mêlant classicisme et sportivité : long capot-moteur, ligne de toit basse et tendue et contours marquants des flancs. À l'avant, les phares LED proposés en option soulignent encore davantage un regard belliqueux. L'habitacle spacieux de la nouvelle Audi A6 prolonge le caractère nerveux de l'extérieur. L'élément fort en est le 'wrap around', une application décorative faisant le tour de l'habitacle et englobant le conducteur et son passager.

Sous le capot, l'allemande abrite cinq motorisations puissantes et extrêmement efficaces, deux moteurs essence et trois TDI. Ils développent des puissances échelonnées entre 177 ch et 300 ch.



Audi A6

Mercedes Classe E

C'est sous un nouveau visage que la Mercedes Classe E nous revient en 2013. Esthétiquement, l'évolution majeure concerne la face avant et ses projecteurs, où les désormais incontournables LED sont mis en relief. Le dessin des boucliers change également avec l'adoption de plus grandes prises d'air. À l'arrière, les blocs de feux intègrent désormais une fine bande blanche et leurs contours ont été adoucis. Pour le reste, la nouvelle Mercedes Classe E a surtout profité de cette mise à jour pour revoir sa présentation intérieure, qui devient moins austère. Quant à l'offre mécanique, elle consiste en quatre motorisations diesel, développant entre 136 et 231 ch.



Mercedes Classe E



COUPÉS 4 PLACES

Porsche Panamera

À l'occasion du dernier Salon de l'auto de Shanghai, la berline de Porsche a bénéficié d'un léger lifting après quatre ans de service. Ainsi, les pare-chocs avant et arrière ont été revus, celui de l'avant se caractérisant par une entrée d'air plus large. Quant aux projecteurs, ils passent en bi-xénon façon 911 type 991. Dans la foulée, l'équipement de la nouvelle Panamera s'enrichit. Ainsi, de série, la berline est désormais dotée de phares bi-xénon, d'un volant multifonction et d'un hayon motorisé. Au chapitre mécanique, Porsche a appliqué sa recette du downsizing en remplaçant le huit cylindres atmosphérique de 4.8 litres des Panamera S et 4S par un nouveau V6 biturbo de trois litres de cylindrée.

Audi A7

S'intercalant entre la berline A6 et la limousine A8, l'Audi A7 allie le confort d'une routière au dynamisme d'un coupé. Esthétiquement, cette longue berline surbaissée, avec une ligne de toit fuyante, affiche de faux airs de coupé à 4 portes. Importée en deux versions (3.0 TDI de 245 ch et 3.0 TFSI de 300 ch) déclinées en deux niveaux de finition (Avus et Prestige), l'A7 met en avant un équipement très riche. En plus d'une dotation généreuse, la finition Prestige ajoute notamment une clé intelligente (Advanced Key), un chargeur de 6 DVD, une caméra de recul couplée au système de stationnement automatique (Park Assist), ainsi qu'un habillage intérieur rehaussé.

Mercedes CLS

La ligne sculpturale et élégante de la première génération est préservée mais gagne néanmoins en agressivité. La face avant, pour sa part, rappelle vaguement celle de la Mercedes SLS AMG. Un toilettage qui, en plus de ses vertus esthétiques, permet d'améliorer l'aérodynamisme qui affiche un CX de 0,26 %.

Au rayon moteurs, cette nouvelle génération propose des blocs performants et sobres. L'importateur Auto Nejma, a retenu en diesel le V6 3 l de 265 ch et le 4 cyl 2,2 l de 240 ch. En essence, le V8 de 408 ch et le volcanique 6,3 AMG de 525 ch raviront les plus sportifs.



Porsche Panamera



Audi A7



Mercedes CLS



BMW Grand Coupé

Les Mercedes CLS et Audi A7 doivent désormais compter avec une nouvelle concurrente, qui n'a d'autres ambitions que de marcher sur leurs plates-bandes : la BMW Série 6 Gran Coupé. Esthétiquement, ses traits sont calqués sur les lignes de la dernière Série 6 Coupé, aux deux portes arrière près. Par ailleurs, cette berline-coupé embarque un large éventail d'équipements d'avant-garde : stop/start, direction à assistance électromécanique, affichage tête haute, assistant au stationnement... Côté motorisation, les six cylindres en ligne à essence qui équipent les 640d et 640i Gran Coupé développent respectivement 313ch et 320ch. Ils sont accouplés de série à une boîte automatique à 8 rapports.



BMW Grand Coupé

LIMOUSINE

Mercedes Class S

Après six ans de bons et loyaux services, la Classe S passe le témoin à un nouveau modèle plus sophistiqué. Esthétiquement, la grande allemande donne dans le classicisme absolu, conservant la monumentale calandre ancestrale. Son élégance est musclée par deux francs coups de gouge évoquant les CLS, Classe A et CLA, tandis que son regard se fait plus intense, grâce à des rampes de LED dans les optiques. Sans surprise, l'habitacle est une ode au luxe et au raffinement et se révèle digne de la réputation de ce modèle. Sous le capot, on retrouve entre autres le désormais éprouvé V6 3 litres de 258 ch, qui représentera certainement la majeure partie des ventes.



Mercedes Class S

Audi A8

Restylée en 2010, la reine des anneaux commence à prendre quelques rides et il était temps pour elle de passer sous le scalpel, afin de rajeunir ses traits. L'actuel opus arbore une esthétique qui ne tranche pas fondamentalement avec les habitudes d'Audi. Les feux arrière à diode, la calandre Single Frame un peu plus arrondie, plus épurée et moins agressive, sont là pour le rappeler. Le style de l'habitacle reflète le même conservatisme, même si les lignes ont gagné en fluidité. Dans la foulée, la limousine perd un peu plus de kilos, à la faveur d'une construction allégée par le recours massif à l'aluminium. Au chapitre mécanique, l'Audi A8 recourt aux services d'un V8 essence de 372 ch et de deux diesel : un V8 4.2 TDI de 350 ch et un V6 3.0 TDI qui se contente lui de 250 ch.



Audi A8



BMW Série 7

BMW Série 7

Sortie en 2008, la Série 7 a subi son restylage de mi-carrière quatre ans plus tard. Au menu : nouvelle calandre avec six lamelles verticales en moins, bouclier refait, signature lumineuse des projecteurs à diodes (en option) modifiée. Côté confort, on remarque la généralisation de la suspension à air du train arrière, désormais de série et une aide au stationnement capable de tourner le volant toute seule. Pour se mouvoir, le vaisseau amiral de la marque à l'hélice compte sur deux blocs essence : un 6 cyl 3.0 de 320 ch et un 8 cyl 4.4 de 450 ch. Quant à l'offre diesel, elle se traduit par un six cylindres cubant 3 litres offrant deux niveaux de puissance : 258 et 313 ch.

4X4**Mercedes ML**

Par rapport à la génération précédente, l'actuel ML avance une ligne plus virile, surtout à l'avant. Cela se traduit par une impressionnante grille de calandre, recevant un blason surdimensionné, des optiques avant plus effilées et des feux de jour à LED intégrés au bouclier. L'habitabilité est également un de ses atouts, grâce à un empattement en net progrès. L'habitacle, pour sa part, enregistre une hausse notable de la qualité perçue et un enrichissement des équipements de confort.

Au chapitre mécanique, la baroudeur stuttgartois s'appuie sur une large palette de motorisations, mais son fer de lance demeure le 250 BlueTEC de 204 ch, qui met toutes les chances de son côté avec ses 158 g de CO₂/km et ses 6 l/100 km.



Mercedes ML

BMW X5

Premier SUV de BMW, le X5 a redéfini les standards du luxe et de la performance dans son segment. Son design allie sagement élégance et sportivité, comme en témoigne son empattement long, ses porte-à-faux courts et ses contours puissants. À l'intérieur, le cuir côtoie les inserts en bois noble, créant une ambiance de luxe raffiné. À l'avant-garde de la technologie, ce SUV renforce la sécurité de conduite en offrant, entre autres, l'avertissement de franchissement de ligne et le contrôle dynamique de la stabilité.

Sous le capot, le X5 propose en diesel un 4.0 l de 306 ch, un 3.0 l développant 245 ch, ainsi qu'un surpuissant 6 cyl à triple suralimentation crachant 381 ch. En essence, l'offre se limite à un V8 TwinPower Turbo fort de 407 ch et un 6 cyl en ligne de 306 ch.



BMW X5

Range Rover Vogue

Le Nouveau Range Rover HSE présente un profil avant contemporain et innovant : calandre avant Dark Atlas, pare-choc avant, ouïes latérales et poignées de porte assorties à la couleur de la carrosserie. Pour une touche plus personnelle, il est possible de choisir parmi une large gamme de couleurs intérieures et de peintures extérieures. L'habitacle, lui, est proposé avec des sièges en cuir grené à commandes électriques et chauffants. Au volet mécanique, le Range Rover HSE offre trois motorisations : le nouveau TDV6 3 litres avec système stop/start intelligent, le V8 5 litres de 510 ch suralimenté et un V6 de 3 litres.



Range Rover Vogue

Porsche Cayenne

Restylé en 2010, l'actuel Cayenne est moins typé 4x4 côté style. On retrouve ainsi une face avant qui partage de nombreux points de ressemblance avec la Panamera, mais la principale nouveauté concerne le profil. En effet, la seconde génération du Cayenne a grandi de 5 cm en longueur et de quelques millimètres en hauteur. Cette filiation avec la Panamera se vérifie également à l'intérieur, avec un groupe de cadrans à plusieurs cylindres et une console centrale qui s'élève jusqu'au tableau de bord, pour offrir au conducteur des commandes parfaitement positionnées. Côté motorisation, le Cayenne se décline en deux versions essence, la V6 de 300 ch et la GTS de 420 ch et autant en diesel : un Diesel V6 245 ch et le puissant S V8 développant 382 ch.



Porsche Cayenne

Jeep Grand Cherokee

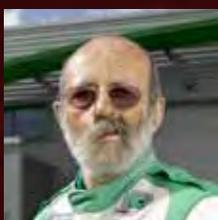
Commercialisée depuis 2010, la quatrième génération du Jeep Grand Cherokee joue davantage la carte de l'esthétisme. Sa grosse calandre chromée est ornée des fameuses 7 ouïes, alors que sa proue de colosse affiche une prédisposition à avaler le macadam. Toutefois, le nouveau Grand Cherokee fait encore quelques concessions aux tout-terrain des villes avec sa ceinture de caisse très haute, qui lui donne un profil plus urbain et plus dynamique. La poupe, elle, est bien « made in USA » par ses dimensions. À l'intérieur, le Cherokee se révèle généreux, tant en habitabilité qu'en équipement. Disponible en plusieurs motorisations, le SUV yankee compte surtout sur un V6 diesel de 3.0 l de 241 ch d'origine italienne, qui constitue son fer de lance.



Jeep Grand Cherokee



LES INVITÉS D'HONNEUR



HENRI PESCAROLO

Quadruple champion du monde des 24 h du Mans, 33 participations en temps que pilote et patron de l'écurie Pescarolo Team depuis 2000.



PATRICK LE QUÉMENT

Ex-patron du design de Renault et actuellement designer de bateaux.

LE JURY GDM AWARDS



MAX COHEN OLIVAR

Homme d'affaires et le plus grand coureur automobile de l'histoire du Maroc avec 20 participations aux 24 Heures du Mans.



RENÉ YVES JOSEPH

Ancien collectionneur de voitures classiques. Assureur à Rabat.



MAZEN SOWAN

Collectionneur de voitures, ex President Siemens.



JALIL NEKMOUCH

Pilote automobile Amateur de GT. President mediajet.



ALY HORRNA

Directeur général de marrakech grand prix. Amateur de belles GT.



STEPHANE ROUX

Ancien pilote Amateur de voiture classique Directeur de l'organisation de Marrakech grand prix.



JALIL BENNANI

Journaliste automobile depuis 2001. Les inspirations Eco.



HICHAM SMIYEJ

Journaliste automobile depuis 1995. La Revue Automobile.



AKISRA MOHAMED

Journaliste automobile depuis 2005. Le Matin du Sahara.



MOULAY AHMED EL BELGHITI

Journaliste depuis 2005 L'Economiste.

LA CRÉATION est une *Richesse*



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

VOLVO CONCEPT

LA RUPTURE

L'empreinte du nouveau patron du design de Volvo, Thomas Ingelath, qui n'a qu'une année d'ancienneté chez le constructeur suédois, commence à se faire jour. Sa première signature prend la forme d'un coupé qui marque une rupture de style avec les canons esthétiques habituels de Volvo. Ainsi, aux courbes prononcées caractérisant les derniers modèles du constructeur succèdent des formes plus anguleuses et massives. Sans nul doute, ce concept devrait préfigurer les futurs modèles de la marque, sous la houlette de son nouveau propriétaire, le groupe chinois Geely.

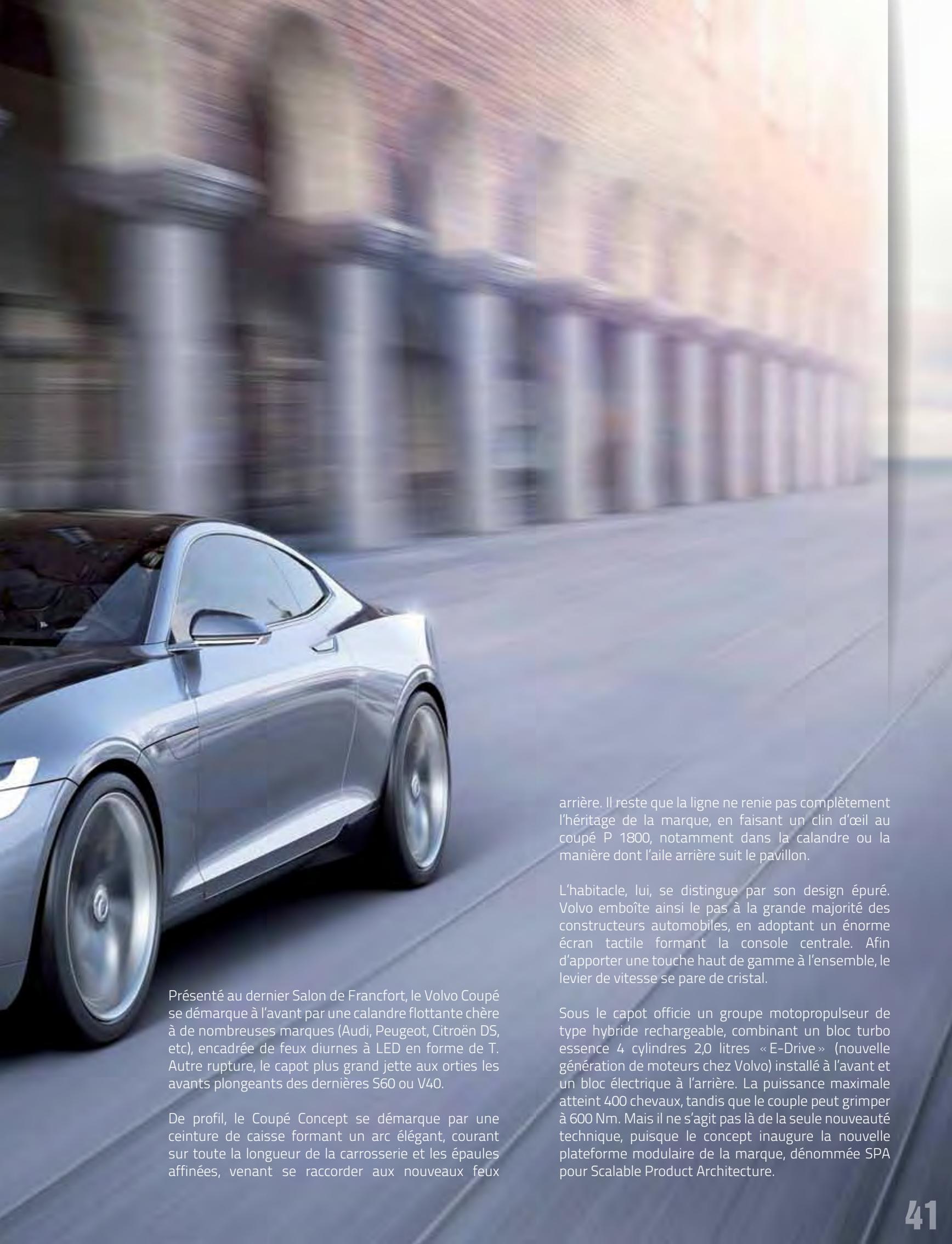
AUTO





AUTO





Présenté au dernier Salon de Francfort, le Volvo Coupé se démarque à l'avant par une calandre flottante chère à de nombreuses marques (Audi, Peugeot, Citroën DS, etc), encadrée de feux diurnes à LED en forme de T. Autre rupture, le capot plus grand jette aux orties les avants plongeants des dernières S60 ou V40.

De profil, le Coupé Concept se démarque par une ceinture de caisse formant un arc élégant, courant sur toute la longueur de la carrosserie et les épaules affinées, venant se raccorder aux nouveaux feux

arrière. Il reste que la ligne ne renie pas complètement l'héritage de la marque, en faisant un clin d'œil au coupé P 1800, notamment dans la calandre ou la manière dont l'aile arrière suit le pavillon.

L'habitacle, lui, se distingue par son design épuré. Volvo emboîte ainsi le pas à la grande majorité des constructeurs automobiles, en adoptant un énorme écran tactile formant la console centrale. Afin d'apporter une touche haut de gamme à l'ensemble, le levier de vitesse se pare de cristal.

Sous le capot officie un groupe motopropulseur de type hybride rechargeable, combinant un bloc turbo essence 4 cylindres 2,0 litres «E-Drive» (nouvelle génération de moteurs chez Volvo) installé à l'avant et un bloc électrique à l'arrière. La puissance maximale atteint 400 chevaux, tandis que le couple peut grimper à 600 Nm. Mais il ne s'agit pas là de la seule nouveauté technique, puisque le concept inaugure la nouvelle plateforme modulaire de la marque, dénommée SPA pour Scalable Product Architecture.



qualité de finition et d'assemblage de haut vol. Les sièges sont en carbone et peuvent être chauffés en option. Il reste à signaler que le design interne est fidèle à la philosophie minimaliste du suédois.

Une des particularités du constructeur Koenigsegg est de fabriquer ses propres motorisations, à l'inverse des autres constructeurs qui créent des alliances avec de grands groupes, pour amortir les frais. Ces moteurs sont développés en interne, avec une conception unique dans le monde et leurs capacités sont remarquables, c'est le moins que l'on puisse dire. Par exemple, le moteur de l'Agera est très léger et ne pèse que 197 kg quand celui d'une Veyron approche les 400 kg.

C'est ce dernier qu'on retrouve d'ailleurs sous le capot de la bête, avec des parois de cylindres uniques, une cartographie moteur renouvelée et un régime moteur porté à 7.500 tours. Le moteur, un V8 5.0 biturbo, développe ainsi 973 ch lorsqu'il est alimenté en essence classique et 1.155 ch avec de l'E85 (le couple est alors de 1.200 Nm). Théoriquement, ces caractéristiques permettent des performances bien évidemment hors du commun : un 0 à 100 km/h en 2,9 secondes, un 0 à 200 km/h en 7,5 secondes et un 0 à 300 km/h en 14,5 secondes. La vitesse maximale est de 437 km/h.

Elle est donc supérieure à celle établie par la Bugatti Veyron Super Sport (432 km/h).

Les cylindres du V8 5.0 biturbo sont alésés grâce à un système reposant sur la nanotechnologie. Le but est de réduire au maximum les frictions, d'optimiser le rendement et la puissance et de réduire la consommation. La dernière modification concerne le système d'échappement, qui a été retravaillé et allégé. Quant à la transmission, spécifique à cette Koenigsegg Agera R, elle est à double embrayage et sept rapports, afin de mieux d'exploiter les 1.115 chevaux du moteur.

Pour une meilleure exploitation de cette puissance démentielle sur route, l'Agera R a recours à des suspensions Öhlins Triplex plus performants à très haute vitesse et un contrôle de stabilité KES de série. Il y a lieu également de noter la présence de nouvelles ailettes ajoutant 20kg d'appui supplémentaire à 250 km/h.

Disponible contre un chèque de 1,2 million d'euros, la Koenigsegg Agera R reste un engin exceptionnel, qui tutoie la perfection à tous les niveaux. C'est un hypercar qui distille des sensations hors du commun à tous ceux qui auront le privilège de le conduire.



LA TOUTE NOUVELLE VOLVO XC60 LE SUV QUI VA ZLATANER* TOUS LES AUTRES

(*)Zlataner : Agir en situation de suprématie physique, technique et tactique, dominer un adversaire de manière outrageante et humiliante.



NOUVELLE VOLVO XC60 DIESEL BVA
FULL OPTIONS À

399.000^{DH}

CASABLANCA
TEL : 0522-40-68-60

RABAT
TEL : 0537-79-51-88

MARRAKECH
TEL : 0524-44-84-34

AGADIR
TEL : 0528-28-89-90

TANGER
TEL : 0539-34-03-62

FES
TEL : 0535-74-82-14

Motors

Auto Exception

par Youssef Bennour

Ferrari





LA FERRARI RADICALE

La Ferrari aussi connue par son nom de projet F150 est la dernière nouveauté de la marque au cheval cabré. Présentée comme la plus puissante des Ferrari, elle n'en a pas moins une spécificité : il s'agit d'une voiture de sport hybride. Basée sur les résultats de tests de la Ferrari FXX et sur la recherche menée par le Projet Millechili de l'université de Modène, la voiture a été officiellement dévoilée au Salon de Genève 2013. Seules 499 unités seront construites.

Motors

Auto Exception





Cylindrée : 6.3L V12 inj.directe
Puissance : 963ch (163ch électrique)
Couple : 700 Nm - 6750tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1370 kg
Dimension : 4.70/1.99/1.12 (L/l/h)
Réservoir : --- l
Volume coffre : 100 l
Pneumatique : 265/30 R 19 - 345/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : --- km/h
0 à 100 : 2.9 s
Consommation : --- l/100
Autonomie : --- km





Esthétiquement, La Ferrari n'a reçu aucune contribution de Pininfarina, ce qui en fait la première Ferrari depuis la Dino 308 GT4 à ne pas bénéficier du coup de crayon du designer italien. Cette décision est une rare exception à la collaboration entre Ferrari et Pininfarina, qui a commencé en 1951. Cependant, Ferrari a déclaré que deux nouveaux modèles conçus en collaboration avec Pininfarina devront encore être dévoilés et qu'il n'y a aucun plan pour mettre fin au partenariat historique entre les deux parties.

La Ferrari est la première voiture hybride de la marque, fournissant la puissance la plus élevée de toutes les Ferrari, tout en diminuant la consommation de carburant de 40%. Elle est mue par un moteur V12 de 6,3 litres développant la puissance de 789 ch à 9.000 rpm et 700 Nm de couple à 6.750 rpm complété par un moteur électrique de 163 ch, qui fournira de courtes rafales de puissance supplémentaires.

Cette puissance phénoménale est obtenue grâce à un alésage de 94 x 75,2 mm, avec un taux de compression de 13,5:1 et une puissance spécifique de 128 chevaux au litre. Quant à la transmission, elle est assurée par une transmission à double embrayage à sept rapports.

Contrairement aux véhicules hybrides classiques, dans lesquelles soit le moteur électrique, soit le moteur à combustion interne est en marche, le système KERS ajoute de la puissance supplémentaire au moteur à

combustion pour une puissance cumulée de 963 ch et un couple total généré par le V12 combiné au moteur électrique de plus de 900 Nm. Selon le constructeur, les émissions de CO₂ devraient se limiter à 330 g / km. Côté performances, Ferrari affirme que la voiture a une vitesse de pointe excédant les 350 km / h, et qu'elle est capable d'atteindre 100 km / h en moins de trois secondes, et 200 km / h en moins de sept secondes, alors que la barre des 300 km / h est franchie en moins de 15 secondes. Ferrari affirme également que la voiture a parcouru un tour du circuit d'essai de Fiorano en moins d'une minute et 20 secondes, ce qui est plus rapide que n'importe quelle autre voiture Ferrari jamais produite. Pour arrêter un tel missile, le constructeur a équipé la voiture de disques en carbone-céramique Brembo à l'avant (398 mm) et à l'arrière (380 mm), avec des pneus de 265/30 R 19 et 345/30 R 20.

Pour un comportement optimal sur route, La Ferrari utilise une structure monocoque en fibre de carbone développée en F1 et qui est 27% plus rigide que la Enzo. En outre, elle fait appel à une suspension à double triangulation à l'avant et multibras à l'arrière. Par ailleurs, La Ferrari s'appuie sur un certain nombre d'aides électroniques, comme le contrôle de stabilité ESC, l'ABS / EBD, le contrôle électronique de traction intégré au système hybride Trac F1, ainsi qu'un différentiel électronique de nouvelle génération.



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

NEW *RAV4*

DIESEL **279 000 DH**
VOUS LE MERITEZ !



Photo non contractuelle

Orpe dentsu

C'est parce que vous êtes un homme d'exception, que vous êtes une femme de caractère, c'est parce que vous avez l'âme d'un aventurier et que vous incarnez le symbole même de la réussite, que le nouveau RAV4 traduit fièrement le meilleur de vous-même.

Jamais le RAV4 n'a été aussi proche de vous. A 279.000 DH, vous le méritez !



www.toyota.co.ma



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco
080 200 8100

Motors

Auto Exception

par Amal Razine





CONTINENTAL GT LE MANS EDITION

ÉDITION ANNIVERSAIRE

Pour célébrer le 90e anniversaire de la légendaire course des 24 Heures du Mans et pour marquer le 10e anniversaire de sa dernière victoire au Mans en 2003, Bentley a mis sur le marché nord-américain six éditions limitées, inspirées par les pilotes Bentley victorieux de la course mancelle. Les six modèles sont basés sur la Mulsanne et la gamme des Continental GT.

Motors

Auto Exception







C'est en 1923 que Bentley a débuté sa participation aux 24 heures du Mans, terminant au quatrième rang, mais la grande victoire allait bientôt suivre lors de la course de 1924. Se succèdent alors une série de victoires de 1927 à 1930, pour un total de 5 victoires en 1930. Quatre-vingt-trois ans plus tard, Bentley renoue avec une victoire de plus, en terminant premier et deuxième dans la course. La marque britannique aime cultiver son passé sportif, en rappelant régulièrement que ses voitures ont remporté les 24h du Mans à plusieurs reprises. Elle le fait d'autant plus facilement en ce moment que Bentley a programmé un retour en compétition, avec une Continental GT3, dont la mise au point a débuté récemment.

Pour commémorer cet évènement, Bentley annonce avoir produit six éditions, limitées à 48 exemplaires chacune. Particularité de ces «Le Mans Limited Edition», elles seront inspirées des six vainqueurs Bentley au Mans (le premier en 1924, le dernier il y a 10 ans soit en 2003). Cette série spéciale reçoit une suspension sport, une quadruple sortie d'échappement et des jantes spécifiques 21" à 5 branches. Numérotée, elle aura droit en outre au logo «Le Mans» sur les appuie-tête, tandis que les plaques minéralogiques porteront la mention de l'édition limitée. Des couleurs de carrosseries et de boiseries intérieures spécifiques sont également au menu. À cet égard, Christophe Georges, Président de Bentley a déclaré :

« Nous sommes très fiers de notre patrimoine du sport automobile et nous sommes ravis de célébrer nos victoires historiques au 24 Heures du Mans. Les modèles Le Mans Limited Edition fabriqués à la main présentent notre performance et notre luxe, qui s'inspirent de notre patrimoine unique ».

Cœur de l'ouvrage, le W12 biturbo délivre la puissance impressionnante de 616 ch à 6.000 tr/mn. Le couple n'est pas en reste, avec 800 Nm, sur une large plage de régimes, de 2.000 à 5000 tr/mn. À l'instar des autres modèles du programme Continental GT, la Speed Le Mans adopte la transmission automatique ZF à huit rapports, qui concourt à la réduction de 12 % de la consommation, mais également à la hausse des performances. Le constructeur annonce une consommation de 14,5l/100 km, tandis que le système de récupération de l'énergie à la décélération participe à hauteur de 1,6 % à la réduction des émissions de CO₂ fixées à 347 g/km. Quant aux performances, elles sont impressionnantes. Outre la vitesse de pointe de 330 km/h, les 160 km/h sont atteints en seulement 9 secondes et le 0 à 100 km/h est abattu en 4,2 secondes, soit un gain de 0,3 seconde par rapport à la version standard.

Pour les intéressés par ces éditions anniversaires de la Continental GT, elles sont déjà disponibles, uniquement chez les concessionnaires de la marque en Amérique du Nord.

UNE FIN D'ANNÉE
FORMIDABLE



TERMINEZ L'ANNÉE EN BEAUTÉ

FORDKUGA

à partir de **275 000^{Dh}**

SCAMA - Groupe Auto Hall

- Casa - Siege : 05 22 46 43 80 à 84
- Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37/40
- Rabat : 05 37 72 58 46
- Meknès : 05 35 55 12 70
- Rommani : 05 37 51 66 71
- Kénitra : 05 37 37 99 66

- Tanger 1 : 05 39 95 11 11
- Tanger 2 : 05 39 39 40 56
- Tétouan : 05 39 71 52 05
- Fès : 05 35 62 59 51
- Oujda : 05 36 52 40 20
- Marrakech 1 : 05 24 44 84 22

- Marrakech 2 : 05 24 35 47 20
- Settat : 05 23 72 00 81
- El Jadida : 05 23 37 37 22
- Béni Mellal : 05 23 48 31 19
- Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
- Saffi : 05 24 46 28 10

- Chemaïa : 05 24 46 90 90
- Chichaoua : 05 24 35 37 74
- Attaoula : 05 24 23 58 99
- Agadir 1 : 05 28 84 29 95
- Agadir 2 : 05 28 83 81 19/90/91
- Dakha : 05 28 93 14 12 / 53



Go Further



Audi Q3 RS

RAGEUSEMENT SANGUINAIRE

La famille RS ne cesse de s'agrandir. Après les berlines, les coupés et les compactes, la gamme sportive d'Audi vient d'accueillir un nouveau venu, à savoir le Q3. Passé du stade de concept, présenté à Shanghai en 2012, à modèle « de série » au Salon de Genève, l'allemand a dévoilé ses tarifs il y a quelques semaines. Mais dans des cas pareils, la passion prend largement le dessus sur la raison et les chèques peuvent être signés les yeux fermés. Le plus petit Q s'est offert un look plus agressif accompagné de performances dignes de son appartenance. Ne se dit pas RS qui veut, après tout !







Il est, certes, le plus petit de la famille des SUV « Q » d'Audi mais il est, avant tout, le premier d'entre eux à être labélisé RS avec toute la connotation et la réputation sportives que l'on connaît à cette gamme. Si son grand frère s'est contenté du S, avec du diesel qui plus est, le Q3, lui, est allé jusqu'au bout. C'est une nouvelle preuve que les constructeurs osent de plus en plus et que les modèles de série se rapprochent des concepts, qui font toujours rêver le public. Le plus compact des SUV de la marque est évidemment passé par les différentes phases qui font qu'une RS

est ce qu'elle est aujourd'hui, que ce soit au niveau de l'esthétique, de l'habitacle mais surtout et avant tout du moteur, qu'elle emprunte d'ailleurs à des références du label RS, à savoir le TT RS ou encore la RS3 Sportback.

Dévoilé au Salon de Genève, en mars dernier, dans une robe rouge sang, ses lignes respirent la sportivité, pour le plus grand bonheur des conducteurs passionnés, à la recherche constante de nouveautés offrant différents compromis. C'est le cas du Q3 RS, qui mixe parfaitement entre les performances d'une RS et le



Cylindrée : 2.5L 5cyl. inj.directe turbo
Puissance : 310ch - 5200tr/min
Couple : 420 Nm - 1500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1730 kg
Dimension : 4.41/1.84/1.58 (L/l/h)
Réservoir : 62 l
Volume coffre : 356/1261 l
Pneumatique : 235/40 R 18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 200 : 5,5 s
Consommation : 13,5/6,9/8,8 l/100
Autonomie : 585 km



look et la philosophie de la gamme «Q». Toujours aussi trapu, le Q3 RS a vu sa carrosserie perdre 25 mm de hauteur par rapport au modèle de base. À l'avant, si le regard des Audi est déjà singulier, celui du Q3 RS l'est davantage et est accentué par la présence d'une grille frontale en nid d'abeille, sur laquelle est apposé le sigle RS. Comme toute sportive, les prises d'air sont, tout naturellement, surdimensionnées, les pare-chocs avant et arrière ont été repensés de façon à répondre à ses besoins et à l'arrière, elle est surtout reconnaissable à travers sa sortie d'échappement ovale. Les jantes, de 19 ou 20", laissent apparaître des disques avant ventilés, percés de 365 mm de diamètre, reprenant le Wave Design, qui sont greffés sur des freins entièrement revus. Plus agressif, certes, le SUV n'en perd pas moins sa subtilité, que le public saura apprécier.

À l'intérieur, on retrouve les détails qui ont fait le succès des RS depuis tant d'années. La finition et les matériaux utilisés, n'ont pas failli à la réputation d'Audi. Le conducteur retrouvera les fameux sièges sport, le volant RS à méplat inférieur, les pédales en aluminium, mais surtout une liste d'équipement tout de luxe et de raffinement. En effet, l'allemande a été dotée d'un système d'information spécifique aux RS, affichant diverses informations concernant

notamment, la température d'huile, le chronomètre ou encore la pression du turbo. Le Drive Select est également de la partie, permettant, ainsi au conducteur de basculer entre les différents modes de conduite. L'habitacle du Q3 RS a été pensé de façon à offrir aux occupants l'esprit RS, tout en conservant le confort et le niveau de finition que l'on retrouve sur les différents modèles de la marque. Mais c'est sous le capot que ça devient intéressant. En effet le SUV le plus compact de la gamme s'offre le moteur de la TT RS. Rien que ça ! Le 2.5 TFSI a, par contre, perdu quelques chevaux et affiche 310 ch pour un couple de 420 Nm. Equipé de la fameuse boîte auto S-Tronic à 7 rapports, du Quattro et du Launch Control, le Q3 RS abat le 0 à 100 km/h en 5,5 secondes, alors que la vitesse maximale est bridée à 250 km/h. Côté consommation, grâce au Start-Stop, elle est annoncée autour des 8,8 l/100 km, mais son côté bestial et la lourdeur du pied droit du conducteur ne manqueront pas de la dépasser, et de loin. Commercialisé en Europe à partir de ce mois d'octobre, le Q3 RS ne tardera pas à faire des adeptes et ouvrira, par la même occasion, la voie à d'autres modèles de la marque qui n'avait pas forcément de potentiel sportif, mais qui deviendront de véritables bêtes, grâce au label RS.

LE GRAND RETOUR...

“Une **résidence** achetée
une **500**
offerte,”

*Offre soumise à conditions.



www.fiat.ma

 /fiatmaroc

 **0801 006 006**

www.prestigia-morocco.com

 [Facebook.com/PrestigiaHomes](https://www.facebook.com/PrestigiaHomes)

par Amal Razine



SÉRIE 3 GT

GT EN FAMILLE

Jamais 2 sans 3, c'est bien connu. BMW et plus précisément la Série 3 n'y échappent pas. Après la berline et le break, le coupé changeant de nom pour devenir Série 4, c'est la GT qui a fait son apparition pour la première sur ce modèle. Dévoilée à Genève, elle vient de faire son apparition sur notre marché. Si la carrosserie peut sembler différente, les atouts qui font le succès de la Série 3 sont au rendez-vous, notamment les motorisations, dont la plus puissante n'est autre que la 335i. Faisons donc connaissance avec la Série 3 GT, qui commence sa carrière avec des préjugés certes, mais qui a largement les moyens de les dissiper.





Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance : 184ch - 4000tr/min
Couple : 380 Nm - 1750tr/min
Transmission : Arriere

Poids et mesures

Poids à vide : 1635 kg
Dimension : 4.82/1.81/1.51 (L/I/h)
Réservoir : 57 l
Volume coffre : 525/1600 l
Pneumatique : 225/55 R 17

Performances globales

Vitesse max : 227 km/h
0 à 100 : 7.9 s
Consommation : 6.1/4.1/4.9 l/100
Autonomie : 966 km



GT, voilà deux lettres que chaque constructeur interprète à sa façon. C'est ce qu'a fait BMW avec la Série 5 Gran Turismo, qui n'a, certes pas fait l'unanimité mais qui se distingue par son look, qui a le mérite d'être unique. La marque à l'hélice a décidé d'appliquer la même recette à la Série 3 et il faut avouer que le résultat réussirait à rassembler là où la Série 5 GT a plutôt divisé. Réussissant à capitaliser sur tous les aspects qui ont fait le succès de la berline, elle pourra toujours compter sur espace et son confort, tous deux accrus, pour se distinguer et séduire une clientèle plutôt familiale. Pour cela, elle pourra également compter sur son élégance et surtout sa polyvalence. À l'avant,

les naseaux, signe distinctif, de BMW s'adaptent parfaitement à la nouvelle silhouette et mettent en avant le regard imposant de la Série 3 GT, puisque les feux partent des deux extrémités des haricots. Le capot sculpté, les portes à vitres sans cadre, la ligne de toit fuyante vers l'arrière, qui lui donne quelque peu des airs de coupé, les extracteurs d'air intégrés aux ailes avant ou encore l'aile arrière actif qui fait pour la première fois son apparition sur une BMW et qui se déploie automatiquement au-delà de 110 km/h sont autant d'éléments qui permettent à l'allemande de mettre en avant son dynamisme et sa sportivité. Son Cx aérodynamique de 0,29 est d'ailleurs là pour





le confirmer. À l'arrière, la signature lumineuse de la firme bavaroise est conservée au moment où les deux sorties d'échappement annoncent que l'on se trouve face à une 335i.

À l'intérieur, l'ambiance BMW est conservée, avec ses différents aspects, alliant élégance et sportivité, avec une justesse dont seuls les Allemands ont le secret. Cependant, le maître à bord de la Série 3 GT est bien évidemment l'habitabilité. Avec un empattement allongé de 11 centimètres et une garde au toit plus importante, il n'est nul besoin de se bousculer pour s'installer à l'arrière, même pour les grands gabarits. Accueillant confortablement 3 personnes, la banquette est fractionnable 40/20/40 alors que l'inclinaison du dossier peut être réglée selon les envies de chaque passager. Idéale pour les voyages en famille, elle bénéficie d'un coffre dont l'espace de chargement est de 520 l, banquette en place, alors qu'il gagne 35 litres quand le dossier de la banquette est mis à la verticale. Grâce aux différentes finitions proposées, Sport, Luxury et Modern, les clients auront le choix entre une pléiade d'équipements selon l'ambiance qu'ils souhaitent

avoir à bord de leur GT. Il est certain que ceux qui optent pour une version comme la 335i recherchent la sportivité qu'ils peuvent, d'ailleurs toucher du bout du doigt grâce au volant 3 branches et aux fameuses palettes qu'il cache.

Animée par le 6-cylindres en ligne dont la puissance atteint les 306 ch pour un couple de 400 Nm, la 335i est accouplée à la désormais, incontournable boîte automatique à huit rapports, qui donne un autre goût à la conduite, faisant même oublier la carrosserie imposante de la GT. Ses performances, peuvent d'ailleurs le confirmer avec un exercice de 0 à 100 km/h réalisé en 5,3 s et une vitesse maximale bridée à 250 km/h. Il faut dire néanmoins que pour cela, elle a repris le châssis de la berline, ainsi que les trains roulants, la direction ou encore le programme Efficient Dynamics. Un habitué de BMW trouvera donc rapidement ses marques.

Sportivement élégante et spacieusement chic, la Série 3 GT est bien partie pour réussir là où sa grande sœur a échoué.

Nouvelle
BMW Série 4 Coupé
420d
428i
435i

www.bmw.ma



Le plaisir de conduire



Photos non contractuelles

SUBLIME.

La nouvelle BMW Série 4 Coupé ouvre une nouvelle ère pour les coupés BMW. Elle associe sportivité et esthétique aboutie pour une expérience de conduite qui subjugue dès le premier instant. Faites-en vous-même l'expérience et venez la découvrir sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

NOUVELLE BMW SÉRIE 4 COUPÉ. CONÇUE POUR LE PLAISIR DE CONDUIRE.

BMW EfficientDynamics
Moins de consommation. Plus de plaisir.

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

Motors

Entretien du mois

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

PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER





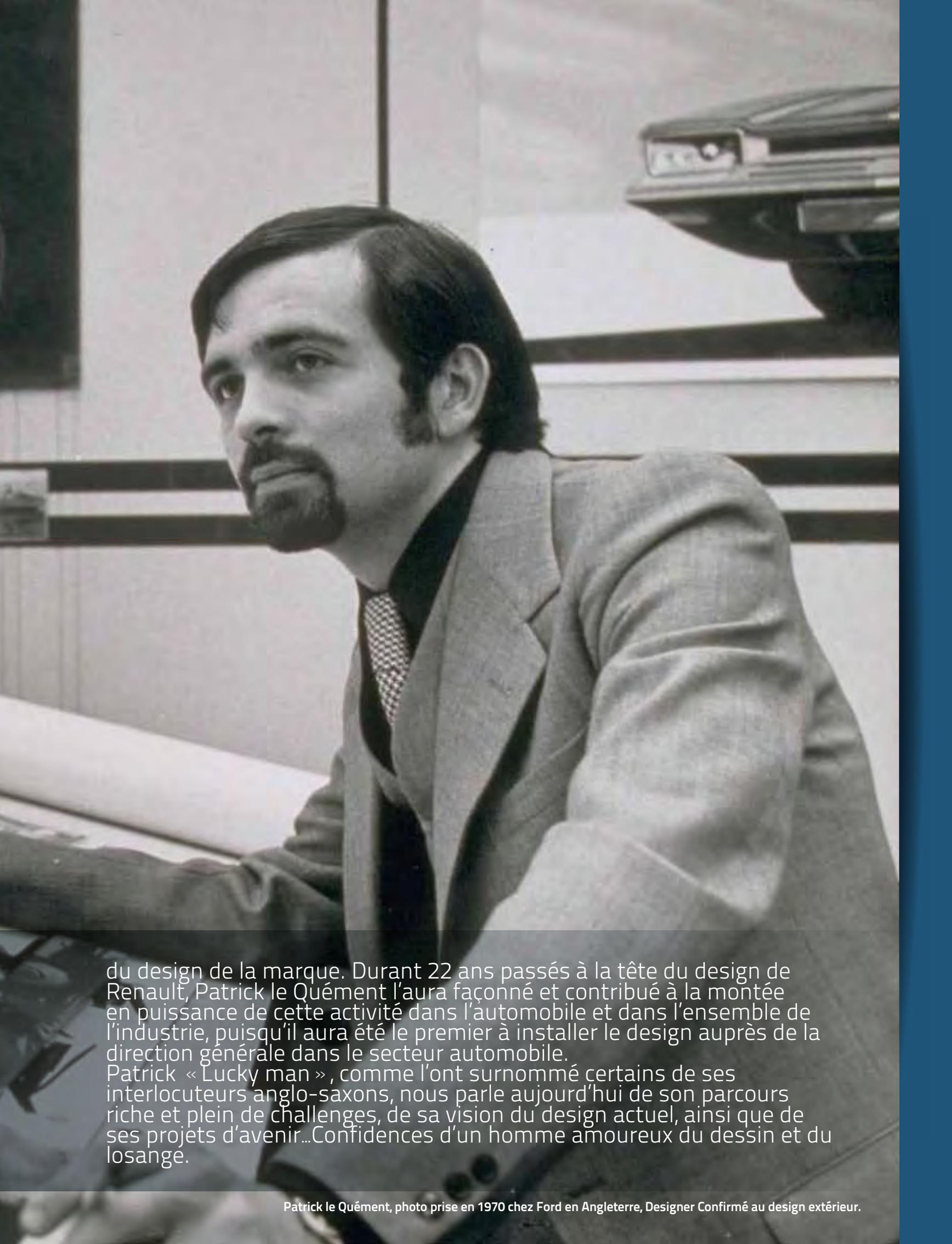
PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER

Parce qu'il dit aimer « fuir l'uniformité et les uniformes », Patrick Le Quément donne de lui-même une image dynamique et plurielle, mais jamais monolithique.

Doté d'un esprit extraverti, il affirmait que « l'automobile est un objet mythique que l'on se doit d'entretenir. Le danger est que l'auto devienne un produit quelconque ».

Directeur du design Renault, Patrick le Quément est à l'origine de la majorité des modèles qui ont fait la réputation de la marque au losange. De Twingo à Vel Satis en passant par Mégane II ou Espace, il est le gourou



du design de la marque. Durant 22 ans passés à la tête du design de Renault, Patrick le Quément l'aura façonné et contribué à la montée en puissance de cette activité dans l'automobile et dans l'ensemble de l'industrie, puisqu'il aura été le premier à installer le design auprès de la direction générale dans le secteur automobile. Patrick « Lucky man », comme l'ont surnommé certains de ses interlocuteurs anglo-saxons, nous parle aujourd'hui de son parcours riche et plein de challenges, de sa vision du design actuel, ainsi que de ses projets d'avenir...Confidences d'un homme amoureux du dessin et du losange.

Photo de mes grands parents anglais juste après la guerre avec ma mère et ma soeur Sabine et mes demis soeurs Annick et Marie-Françoise. Je suis assis déjà sur un superbe cabriolet !!

PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER

À quand remonte votre passion pour l'automobile ?

Dès mon plus jeune âge, j'ai été fasciné par l'automobile. Habitant à Marseille, j'allais régulièrement avec mon père à Monaco, Nice et Cannes. Là, j'ai découvert des voitures qui m'ont subjugué comme les Ferrari, les Maserati, les Aston Martin... Par ailleurs, les voitures de mon père m'ont également marqué. Il en a eu plusieurs, notamment une Hudson Terraplane, des Peugeot et des voitures intéressantes, comme une Licorne, qui était une Citroën avec une carrosserie en aluminium.

Quelle a été votre première voiture ? En gardez-vous un bon souvenir ?

Ma première voiture a été une vieille 2 CV et j'en ai gardé un très bon souvenir. Durant mon séjour en Angleterre, je roulais dans une petite fourgonnette qui avait beaucoup de charme, mais elle était très capricieuse, car parfois elle refusait de démarrer. Pour avoir une voiture de caractère, il a fallu que j'attende un peu plus de temps.

Croiser ces beaux bolides vous a-t-il donné envie de les dessiner ?

J'ai toujours été passionné de dessin. Du coup, je

passais mes journées à dessiner des trains, des paquebots, des avions et surtout les voitures qui me plaisaient. Pour mon entourage, c'était une perte de temps car je me suis souvent entendu dire : « Si tu continues comme cela, tu ne feras rien de ta vie ».

À l'époque, je croyais de façon un peu candide, que les voitures étaient dessinées par des ingénieurs. Ce n'est que beaucoup plus tard que j'ai compris que ce rôle était dévolu aux designers. Un jour, dans un article de l'Auto-Journal sur Pininfarina, j'ai découvert que l'on pouvait en faire son métier. Cela a été pour moi le grand déclic.

Racontez-nous votre parcours académique pour devenir designer automobile ?

À l'époque où je poursuivais encore mes études secondaires, il n'y avait pas de sujet appelé design automobile sur le curriculum officiel, ni en France où je suis né, ni en Angleterre où j'avais débarqué à l'âge de 12 ans. Le Royal College of Art n'a ouvert ses portes qu'en 1969, tandis qu'en France, il a fallu attendre encore dix ans avant que l'un des principaux établissements d'enseignement, l'Université de

Biographie



Premier uniforme d'écolier anglais, j'avais 12 ans

1967

Fondation de l'agence de design *Style International* par Patrick le Quément et John Pinko

1968

Entrée chez Ford en Grande Bretagne en tant que designer

1971

Designer confirmé, Ford Allemagne

1974

Manager Design intérieur, Ford Grande Bretagne

1976

Directeur Design Avancé & Véhicules Utilitaires / Poids Lourds, Grande Bretagne

1979

Directeur du Centre de Design, Ford Allemagne

1985

Directeur du Design avancé Volkswagen-Audi

1987

Entrée chez Renault à 43 ans comme directeur du Design Industriel

1995

Directeur de la Qualité et du Design, membre du comité de direction Renault

CDR

2009

Départ de Renault et orientation vers le design naval

2013

Co-Fondateur de l'école internationale *the Sustainable Design School* à Nice

Nos tous premiers concept cars Renault datant de 1990 à 1994



PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER

technologie de Compiègne ne s'aventure sur la même route, même si le cours s'est avéré être plus technique que design pur.

Comme de nombreux collègues de ma génération, c'est tout seul que j'ai appris à dessiner différents types de véhicules à partir de photographies que j'ai eues. Les voitures bien sûr, mais aussi des avions, camions, trains et bateaux. Alors qu'à l'école, primaire puis secondaire, nous n'avions que des modèles vivants, des paysages, des visages, etc...

J'ai passé une adolescence baignée dans la culture anglaise que m'a offert ma mère, elle-même anglaise. Elle m'enverra très tôt en pension en Angleterre, où naîtra un certain attachement pour les auteurs anglo-saxons. Lecteur éclectique et boulimique, je m'intéresse à l'art, à l'architecture, à la décoration et au design, mais aussi, forcément, à l'industrie automobile.

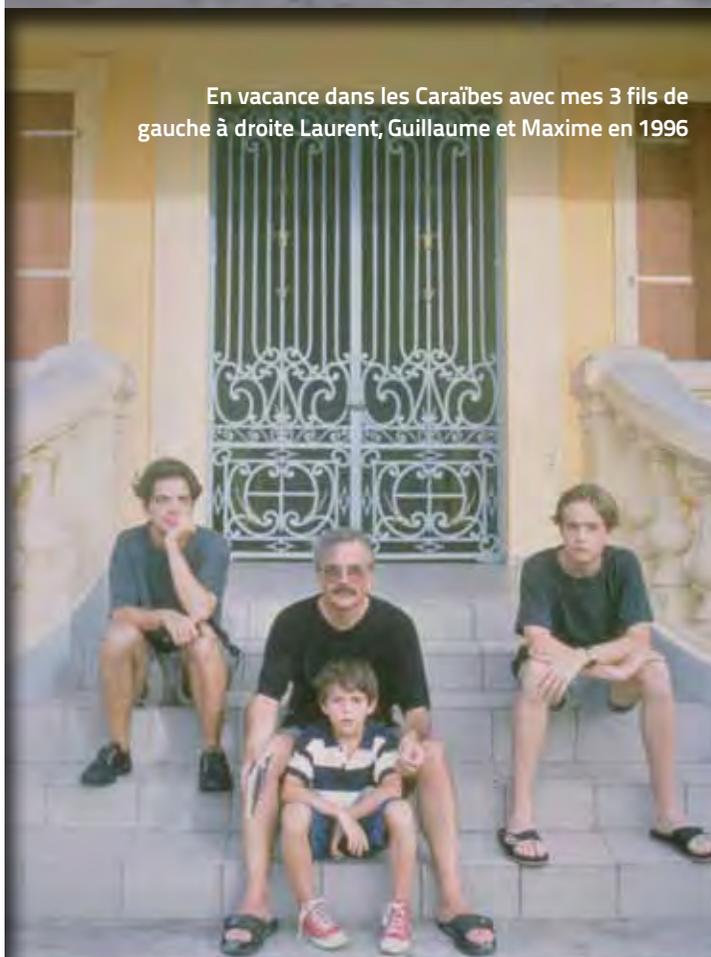
C'est à l'école de l'Abbé St Augustine Abbey School que j'ai rencontré le professeur d'art qui m'a donné le plus d'encouragement à ce stade précoce, un certain Mr Van Dorne. À son avis, aller au collège d'art après avoir terminé l'école secondaire, aurait été une perte de temps dans mon cas et il m'a conseillé de me lancer tout de suite dans une carrière d'illustrateur. Mais pour moi, à l'âge de 18 ans, je voulais faire quelques années à l'université pour améliorer mes compétences, mais surtout je voulais être un concepteur de voitures. Un rêve qui remonte à l'âge de dix ans quand j'ai découvert que Pininfarina dessinait des Ferrari.

La deuxième étape de ma formation m'a vu passer à l'école d'Art et de Design de Birmingham, qui déjà à l'époque avait la réputation d'être l'une des meilleures écoles de design en Angleterre. Là, j'ai eu la chance d'avoir, comme l'un de mes professeurs, un ancien membre du Bauhaus, Naum Slutzky, qui a reçu sa formation à Vienne où il était étudiant en orfèvrerie. La première chose que Slutzky nous a demandé de faire, c'est d'oublier tout ce que nous avons appris dans les autres types d'écoles d'art qui épousaient une approche plus ou moins traditionnelle. L'ordre nous a été donné de faire table rase de l'héritage historique et de la tradition sévissant dans les domaines de la peinture, du dessin, de la sculpture et de l'architecture. Nous avons dû recommencer à partir de zéro, en revenant aux fondamentaux les plus élémentaires possibles.

Mon petit fils Alexandre et ma Ferrari 328 GTB que j'ai gardé 6 ans avant que le règne des radars me contraigne à changer de monture.



En vacance dans les Caraïbes avec mes 3 fils de gauche à droite Laurent, Guillaume et Maxime en 1996





Visite de Steve Jobs au centre de design de Bastille en 2007, et son cadeau de mon premier I-Pod



Lors de ma nomination en tant que directeur du design de Ford Allemagne en 1981

Publié dans un magazine allemand en 2009, les designers qui ont marqué leur décennie, de gauche à droite : Harley Earl patron légendaire du design (Art & Color) de GM années 50, Sergio Pininfarina années 60, Marcello Gandini années 70, Bruno Saco de Mercedes-Benz années 80, Patrick le Quément années 90, Chris Bangle années 2000



Avez-vous intégré directement l'industrie automobile ?

En 1966, avec un diplôme de l'école polytechnique de Birmingham en poche, j'ai effectué mes débuts professionnels chez Simca. Sous l'impulsion du styliste italien Mario Revelli de Beaumont, Simca avait déjà constitué un véritable studio de style, à une époque où aucun autre constructeur français n'y avait encore songé. Là-bas, j'ai vécu une troisième étape dans ma formation, grâce à la rencontre incroyable avec un véritable virtuose, qui m'a pris comme apprenti. Il s'agissait de John Pinko, qui était l'un des illustres designers chez Ford et qui avait travaillé dans l'équipe de Joe Oross, concepteur de la Mustang originale.

Avide de connaissances et d'expérience, je ne le quittais pas d'une semelle. Il était pour moi le maître, l'entraîneur, le coach, le mentor, le modèle, bref la référence. Avec lui, j'ai appris tous les jours quelque chose de nouveau. Il faisait appel à la gamme complète des techniques: crayon, bille, feutre, fusain, gouache et marqueurs ... Entre autres choses que j'ai appris à utiliser, il y avait un type de papier spécial importé en vrac, des États-Unis et plus précisément de Détroit, sur lequel on pouvait utiliser des marqueurs ou des crayons sur les deux côtés de la feuille pour tirer le meilleur parti de sa qualité transparente.

Sous les yeux vigilants de Pinko, j'ai appris à me familiariser avec l'utilisation des courbes françaises et de l'interprétation dite 'métal pur' dépourvue de couleur dominante, avec un éclairage ciblé et le reflet du ciel et de la terre dans le corps des voitures : bleu pour le ciel, et sépia pour le sol, et, à mi-chemin entre

PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER

les deux, une teinte gris bleu à l'horizon. J'ai dessiné et dessiné ... de nombreux croquis pour une gamme imaginaire basée sur la Simca 1000, qui était le modèle phare de la marque à l'époque.

En 1967, nous décidons, mon chef John Pinko et moi, de voler de nos propres ailes et nous fondons l'agence Style International, qui ne survivra pas longtemps dans un contexte socio-économique agité. Mais je ne le regrette pas, car à mon sens, le plus grand risque, c'est de ne pas prendre de risques du tout ! L'année suivante je suis engagé comme designer chez Ford en Angleterre. Passé chez Ford Allemagne en 1971 j'y dirige une petite cellule de design prospectif. Je retourne en Angleterre en 1974 pour diriger un studio de design intérieur et 2 ans plus tard je suis nommé directeur du Design Avancé, Véhicules Utilitaires / Poids Lourds, (Transit et Cargo). En 1979 je traverse une nouvelle fois la Manche pour Cologne en Allemagne où je deviens en 1981 le numéro 2 de Ford en Europe, sous l'autorité de Uwe Bahnsen, président au design de la Sierra. Puis en 1985 à 1987 je gère le nouveau centre de Design Avancé de Volkswagen-Audi à Dusseldorf. C'est la dernière étape avant le retour en France, suite à ma nomination au poste de directeur au bureau de style de la régie Renault.

Pouvez-vous nous parler de votre expérience chez Renault ?

Dès mon arrivée chez Renault en 1988, j'ai instauré un genre nouveau pour la maison » en parlant des concept cars, en fait nous avons été le premier constructeur à lancé des concept cars, nous avons favorisé d'ailleurs Genève plutôt que le salon de Turin où les carrossiers italiens présentaient leur prototype de style (souvent des maquettes et non pas des prototypes roulants). En effet, bien qu'ayant créé quelques carrosseries spéciales auparavant, Renault n'avait jamais vraiment exploité cette notion : faire des objets de rêve qui doivent inspirer des idées nouvelles tout en démontrant un certain savoir-faire. C'est ainsi que naquit la Mégane (W06 de son nom de code), pionnière d'une très longue série de concepts. Pour donner de la cohérence à la stratégie de design du groupe, j'ai inventé la notion de « touch design », ou le design intuitif. Il s'agit tout simplement de la concrétisation d'une politique visant à améliorer le confort d'utilisation, l'ergonomie, tout en accentuant le plaisir avec pour but ultime un meilleur rapport entre l'homme et la technique.



Dessin réalisé pour le gel de style du projet Twingo

Certes, mon titre de responsable du design Renault s'est souvent accompagné d'autres responsabilités (telles que celle de la qualité, à une époque) qui alourdissent considérablement ma mission. Mais mon intérêt pour le design est resté intact, comme en témoigne mon déplacement sur le terrain à côté des designers. Cela n'a pas été évident, parce que j'étais obligé de voyager sans cesse, car nous avons ouvert des centres de design dans différentes régions du monde : en Espagne, à Paris Bastille, outre le Technocentre, en Corée, près de Séoul et un « point design » à Bombay... Notre stratégie était de concevoir la voiture par le centre de design du pays où elle allait être commercialisée en priorité. C'est une manière pour nous de partir des attentes de ce marché, afin de garantir le succès du produit.

Pour résumer, je suis avant tout un designer et je voulais être là où les enjeux du design pour la marque se passaient, là où les idées s'exprimaient et se dessinaient. Avec une équipe très compétente, je pouvais déléguer en toute confiance. D'autre part, nous avons développé des techniques « tout numérique » pour disposer des technologies de design les plus performantes qui soient.



La première version sans pare-brise du Spider qui à l'origine devait annoncer le retour de la marque mythique Alpine



Vous avez participé à la naissance de la plupart des modèles actuels. Quel est celui qui vous a le plus marqué ?

C'est une question un peu difficile... C'est comme si on vous demande quel est parmi mes enfants celui que je préfère. Néanmoins, il y a deux modèles importants à mes yeux. Il s'agit de Twingo et de Mégane II. Le premier est le fruit d'une histoire mouvementée avec des crises et des moments de liesse. Cette citadine avait une bouille qui ne faisait pas l'unanimité en interne. Il a fallu l'imposer. Je me souviens être parti réfléchir à Twingo dans le midi. J'ai envoyé un message à Raymond Lévy (ex-président de Renault) en lui disant que le plus grand risque pour une entreprise était de ne pas en prendre et je lui demandais d'opter pour un design instinctif plutôt que pour un marketing extinctif. Il m'a renvoyé la note en me donnant son accord. C'était la naissance de la Twingo. Quant à la Mégane II, il s'agit d'un modèle bien pensé, qui est aussi la première voiture à très grande diffusion vendue avec notre nouveau design, un design décalé très bien accepté.

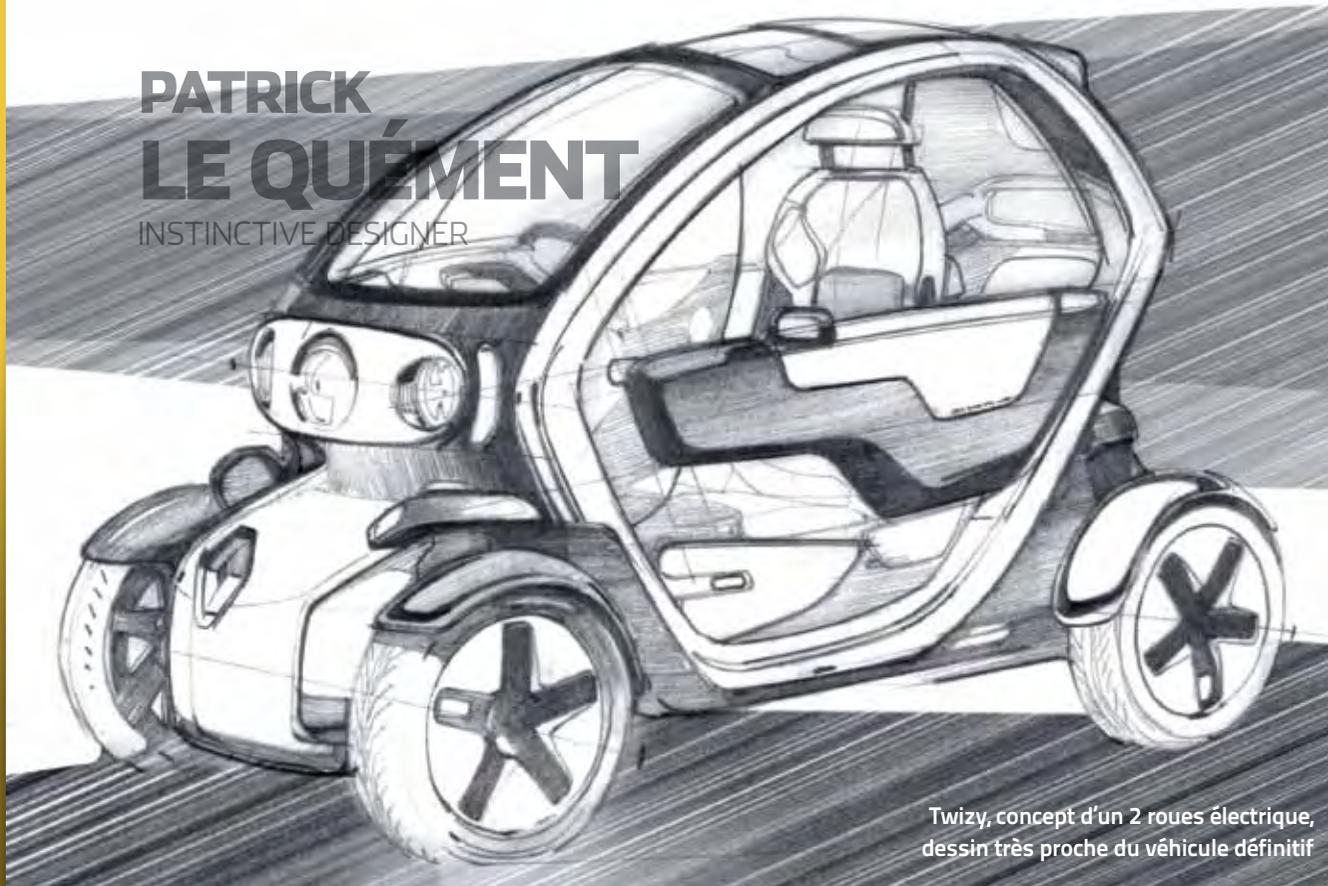
Le projet industriel dont vous êtes le plus fier ?

Il y en a trois. Le premier, c'est sans aucun doute la Twingo, ensuite, le Scénic et enfin la première Sandero. Ce dernier projet a été réalisé dans des conditions très difficiles. On en a moins parlé que de la Logan, mais c'est pourtant la Sandero qui est devenue le fer de lance mondial de Renault. À l'origine, il était question de prendre une Logan, garder ses devers très verticaux, changer le minimum et d'en faire une 5 portes. Quand j'ai pris connaissance du projet, je n'ai pas caché ma déception. Sur une telle base, la voiture allait être un ratage ! Le projet nous a pourtant été imposé pour des raisons de coût. Et puis, dans notre satellite de design à Barcelone, nous avons développé une deuxième maquette secrète, quasiment 100 % en numérique. Lors de la présentation du projet, j'ai alors informé le responsable du projet que j'avais une deuxième proposition... Elle allait coûter plus cher, certes, mais son potentiel commercial serait beaucoup plus fort ! Mon audace a finalement payé, puisque le projet a été adopté par le président ! Le directeur du marketing de l'époque s'était exclamé : « Je ne sais pas combien cela va nous coûter... mais celle-là, je suis sûr que je peux la vendre ! »

Comment expliquer l'échec cuisant du haut de gamme au losange à l'orée des années 2000 ?

Devant la presse, j'ai porté le chapeau, mais à vrai dire je n'avais jamais souhaité le projet. En 1995, je me suis beaucoup battu pour le concept-car Initiale, qui reflétait vraiment l'esprit haut de gamme à la française. Un projet en partenariat avec Vuitton, qui avait développé une gamme de bagages adaptée. En plus, l'intérieur de ce concept a été dessiné par un garçon adorable et doué qui s'appelait Fabio Filippini, directeur de design de Pininfarina. Le directeur du style Mercedes de l'époque, Bruno Sacco, avait fait venir toute sa

**PATRICK
LE QUÉMENT**
INSTINCTIVE DESIGNER



Twizy, concept d'un 2 roues électrique, dessin très proche du véhicule définitif

direction générale au salon de Francfort 1995, et avait prévenu : « Attention, Renault pourrait vraiment faire un gros succès avec cette voiture ! ». Mais je pense que j'en avais trop fait. À un certain moment, au sein de l'entreprise, la décision a été prise de donner la priorité à la Laguna II avant le haut de gamme. Quand il a fallu me consacrer à nouveau au haut de gamme, j'étais directeur de la qualité, je chapeautais 6.000 collaborateurs, je m'occupais du produit, de la qualité commerciale, du management, je travaillais 12 heures par jour.... À ce moment là, l'intérêt pour l'Initiale avait complètement fondu et la Vel Satis a émergé en interne, comme conforme à ce que la direction du produit de l'époque imaginait être le haut de gamme de Renault... Une voiture dessinée de l'intérieur vers l'extérieur. La Vel Satis était conforme à la vision d'Yves Georges (l'un des pères de la 4L), un ancien patron d'études de Renault qui considérait que le rôle des designers était d'habiller le bossu. Et la Vel Satis était une voiture avec une habitabilité remarquable, mais mal proportionnée. J'ai très mal vécu cette expérience.

S'agissant de l'Avantime, le problème venait de Matra. Le concept en soi était tout à fait intéressant. Le fait est que Renault a informé Matra six ans avant le début de la quatrième génération de l'Espace que ce prochain véhicule n'allait plus être fait en plastique mais en tôle et par conséquent qu'il allait être fabriqué dans les usines Renault. Ce n'était pas la seule mauvaise nouvelle pour Matra, puisque son contrat d'exclusivité avec Renault est également passé à la trappe. Du coup, Matra a essayé de collaborer avec Porsche, BMW, Rover mais

ces collaborations n'ont jamais pu aller jusqu'au bout. Et à la dernière minute, les responsables de Matra ont proposé au président Schweitzer de fabriquer le concept dans une usine où ils fabriquaient avant des centaines et des centaines de modèles Renault. En réalité, la vraie raison de l'échec de l'Avantime, réside dans le fait que Matra perdait un million de francs par jour ! En fait, le sous-traitant avait une gigantesque usine alors qu'il n'avait qu'un mini projet. L'Avantime n'était jamais censé remplacer l'Espace 3, parce qu'elle était une voiture de niche. À ce moment là, un nouveau patron débarque, en l'occurrence le fils de Lagardère qui se désintéressait de l'automobile et voulait centrer son activité sur le sport. Il a clairement précisé que s'il n'arrivait pas avoir plus de volume il allait mettre la clé sous le paillason. Et c'est cela qui a conduit à l'échec de ce modèle.

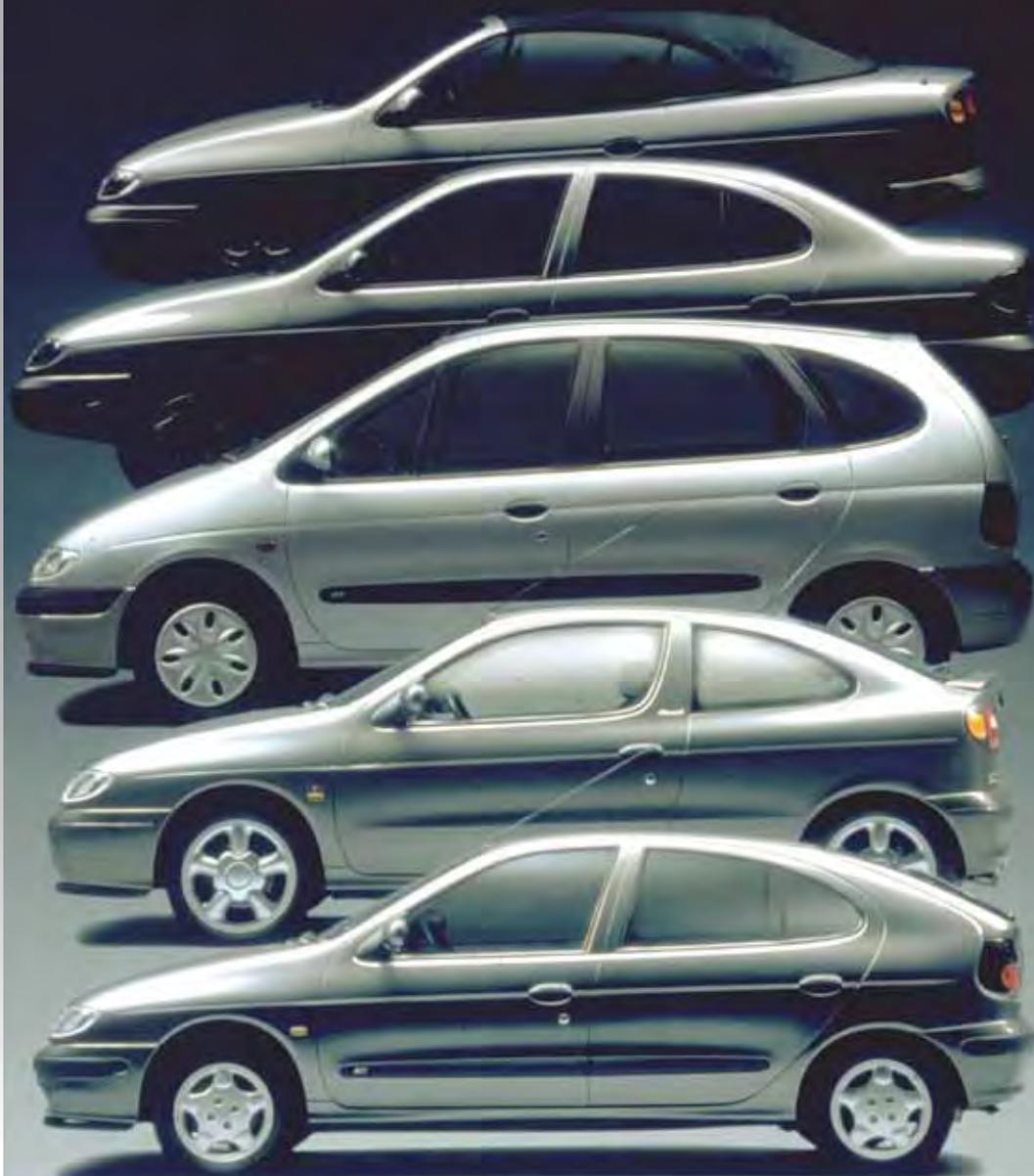
C'est également le cas du style de la Twingo II, très critiqué à son lancement en 2007 ?

Il y avait la Twingo 1, devenue un mythe. Pour la deuxième, l'entreprise était partie du postulat que la voiture ne devait pas être un mono-corps, car les études de marché nous disaient qu'il fallait un capot. À l'époque, la Citroën Saxo et la 106 Peugeot étaient officiellement la cible. Selon les gens du produit, la Twingo 1 n'avait pas réussi à percer chez les jeunes de 20 ans qui accédaient pour la première fois à l'automobile. On a donc considéré qu'il fallait absolument une voiture « neutre », sur laquelle on pouvait ajouter des kits, projeter sa sportivité, etc. Vous avez quitté Renault fin 2009. La transition avec

Le concept car Initiale Paris de 1995, retour aux sources d'un vrai haut de gamme à la française, réalisé en partenariat avec Louis Vuitton qui a réalisé des bagages spécifiques



La gamme Mégane de 1995, une gamme de 5 voitures au coeur de la gamme Renault.



PATRICK LE QUÉMENT

INSTINCTIVE DESIGNER

Laurens van den Acker, l'actuel directeur du design, est restée très discrète...

De fait, j'ai pris la décision de partir au moment où Louis Schweitzer quittait l'entreprise en 2004/2005. Continuer à diriger le design Renault après trois générations de la Mégane devenait un peu incongru ! Mais à ma grande surprise, on m'a fait savoir que Carlos Ghosn souhaitait que je reste, malgré notre passif. Carlos Ghosn était patron des directions techniques, lorsque j'étais directeur de la qualité en plus du design, de 1995 à 1999. Nous avons eu des relations tendues sur fond d'un plan d'austérité de 10 milliards de francs. C'est vite devenu la foire d'empoigne... Malgré tout cela, on m'a fait savoir que Carlos Ghosn ne m'en avait jamais tenu rigueur et qu'il souhaitait que je reste en poste pour passer le relais en douceur, mettre en place une succession... J'ai accepté de rester, pensant que cela n'allait pas prendre plus d'un an...

Avez-vous songé ne serait-ce qu'une fois à changer d'employeur ?

À un moment, j'étais admirateur d'Audi, mais cet intérêt n'a pas duré longtemps. Au-delà de toute considération, l'idée de quitter Renault ne m'a jamais effleuré l'esprit, car mon lien avec « cette maison » était viscéral. Avant de travailler chez Renault, j'avais postulé 11 fois, c'est dire mon attachement à ce constructeur !

Votre regard sur le design automobile d'aujourd'hui ?

Il y a trente ans, le design évoluait par cycles longs : les formes rondes devenaient plus tendues, puis marquées, puis on entrait dans un style « origami », puis après on revenait à des formes plus souples... Aujourd'hui, il n'y a plus une vérité, mais plusieurs... L'époque où un constructeur dominait tous les autres est bel et bien révolue !

Quand vous regardez les voitures d'aujourd'hui, êtes-vous satisfait ?

Difficilement. Je crois que l'industrie automobile s'adresse de plus en plus à un groupe d'aficionados et ainsi elle pourrait rompre ses liens avec le grand public. Je pense que le style devient un peu trop racé pour qu'il s'adapte au goût de la majorité. Il y a quelques clichés de style qui ont eu droit de cité et qui sont partagés aujourd'hui par tout le monde. Personnellement, je



m'inscris en faux contre cette tendance. Quand je me promène par exemple au salon automobile de Genève et regarde quelque chose comme la nouvelle McLaren P1, LaFerrari, ou la Lamborghini Veneno - que je suis encore en train d'essayer d'oublier parce que c'est un cauchemar -, c'est quelque chose qui dépasse l'entendement et va au-delà du raisonnable.

Avons-nous atteint une impasse ?

Nous avons exploité un concept à l'extrême, il est un peu comme un carrousel dans les fêtes foraines. Il est rapide et ne va nulle part. Il y a certainement un besoin de le repenser. Il est temps pour nous d'aller au-delà.

Quels conseils donneriez-vous à un jeune designer ?

Tout d'abord il faut cultiver une réelle passion pour l'automobile. Il faut ensuite très bien dessiner. Par ailleurs, même si le design est un métier où on fait face seul à la planche à dessiner il faut savoir travailler en équipe. Enfin, au-delà de ces trois points, le préalable incontournable est le talent, car sans lui, on n'est pas éligible à ce métier. Il faut démontrer qu'on a le don nécessaire.



l'OUTREMER 5X, premier bateau dessiné par Patrick le Quément avec les architectes VPLP. Un catamaran de 59 pieds (18m) élu Bateau Européen de l'année 2013



Le trawler transocéanique de la marque GARCIA 54 (16m), lui aussi élu Bateau Européen de l'Année 2013

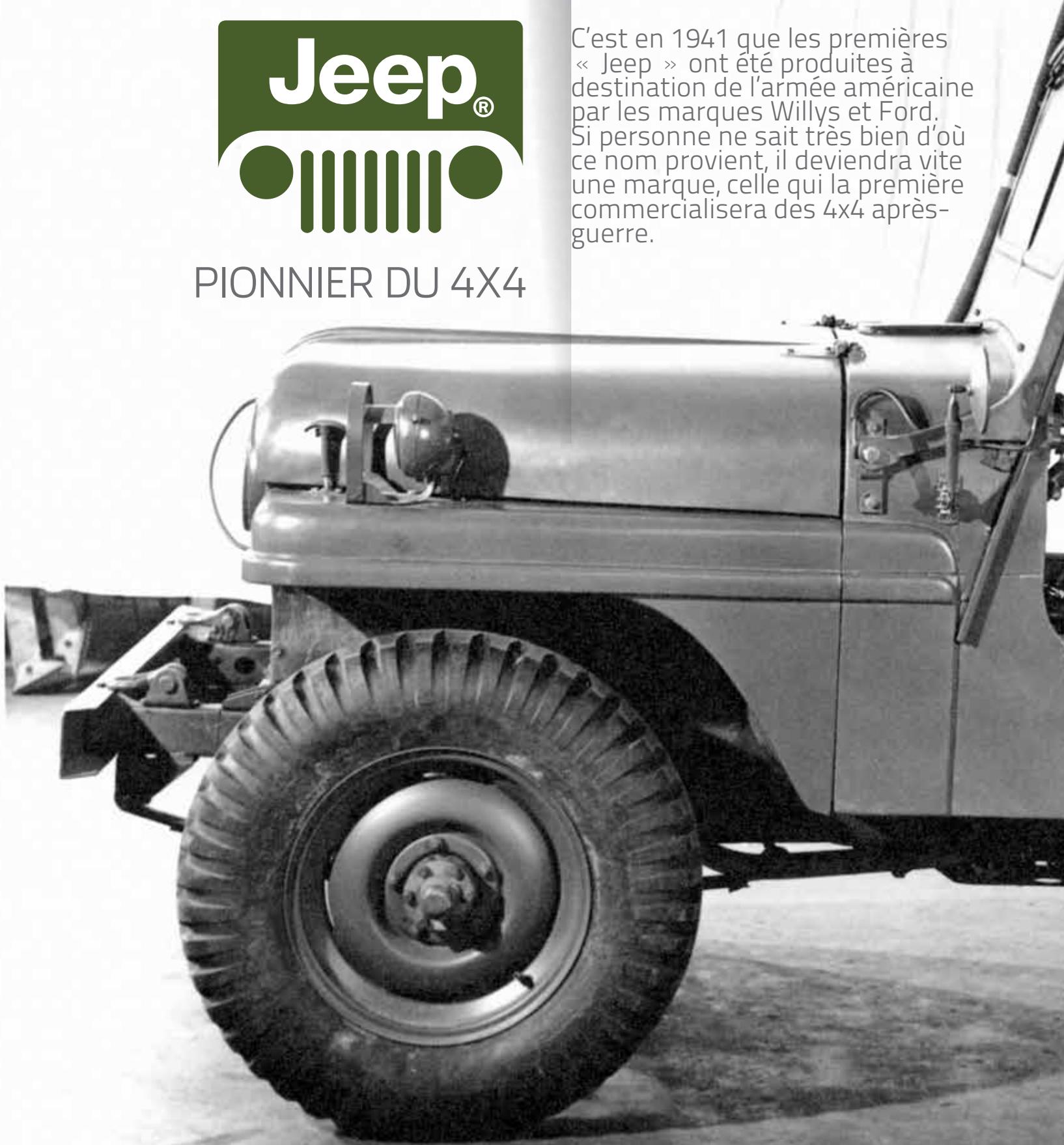


Le catamaran LAGOON L52 (16m) lancé au salon de Miami 2013, lui aussi dessiné en collaboration avec les architectes VPLP



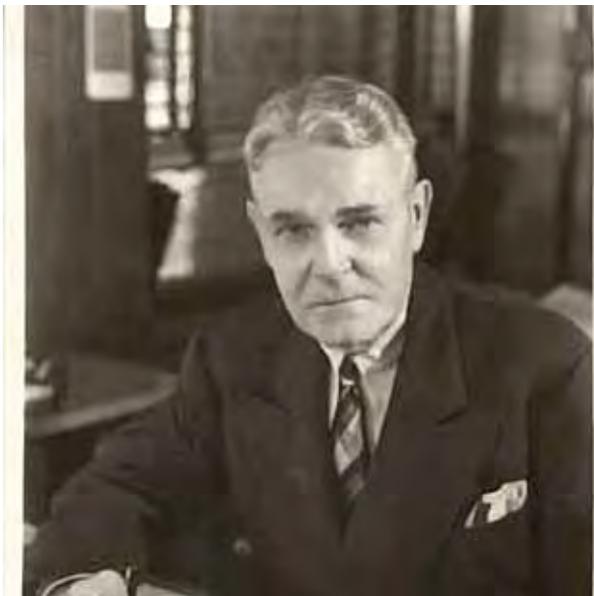
PIONNIER DU 4X4

C'est en 1941 que les premières « Jeep » ont été produites à destination de l'armée américaine par les marques Willys et Ford. Si personne ne sait très bien d'où ce nom provient, il deviendra vite une marque, celle qui la première commercialisera des 4x4 après-guerre.





JEEP Modèle CJ-4M 1951



Karl Probst, designer de la Jeep Willys

C'est par le recrutement d'un ingénieur de talent, Karl Probst, qu'un minuscule constructeur alors inconnu Bantam, parviendra seul à emporter le marché de la première Jeep. Il avait eu l'astuce de faire fi du poids maximal, irréalisable, d'après une demande de l'infanterie.

L'armée américaine informe en juillet 1940 les constructeurs automobiles qu'elle cherche un véhicule de reconnaissance léger afin de remplacer les motos et les véhicules Ford Modèle T modifiés qu'elle utilisait jusqu'alors. L'Armée invite 135 fabricants à répondre à un appel d'offres, développant une longue liste de spécifications.

Les sociétés Willys-Overland et American Bantam Car Manufacturing Company sont d'abord les deux seules à répondre à l'appel d'offres. Ford n'a toutefois pas tardé à les rejoindre et les trois sociétés sont alors entrées en concurrence pour l'attribution de ce contrat public très lucratif.

Chaque société livre son prototype à l'armée au cours de l'été 1940 et reçoit l'approbation pour fabriquer un échantillon de 70 véhicules. L'armée en prend possession en novembre 1940 à Camp Holabird (Maryland) et établit de nouveaux contrats en mars 1941. Bantam devait produire 1.500 véhicules du modèle 40-BRC, Ford devait en fabriquer 1.500 de la GP Pygmée modifiée et améliorée et Willys 1.500 Quads. Suite à de nouveaux tests et évaluations, l'armée choisit le véhicule de Willys comme modèle principal.

Willys

Après modifications et améliorations, le Willys Quad devient le MA, puis le MB. Mais pour l'armée américaine, et pour le monde entier, ce sera bientôt la Jeep.

La Willys MA disposait d'un levier de vitesse sur la colonne de direction, de découpes basses sur les parois latérales de la carrosserie, de deux groupes circulaires d'instruments sur le tableau de bord et d'un frein à main à gauche. Willys s'évertue à réduire le poids pour respecter la nouvelle spécification de 980 kg établie par l'armée.

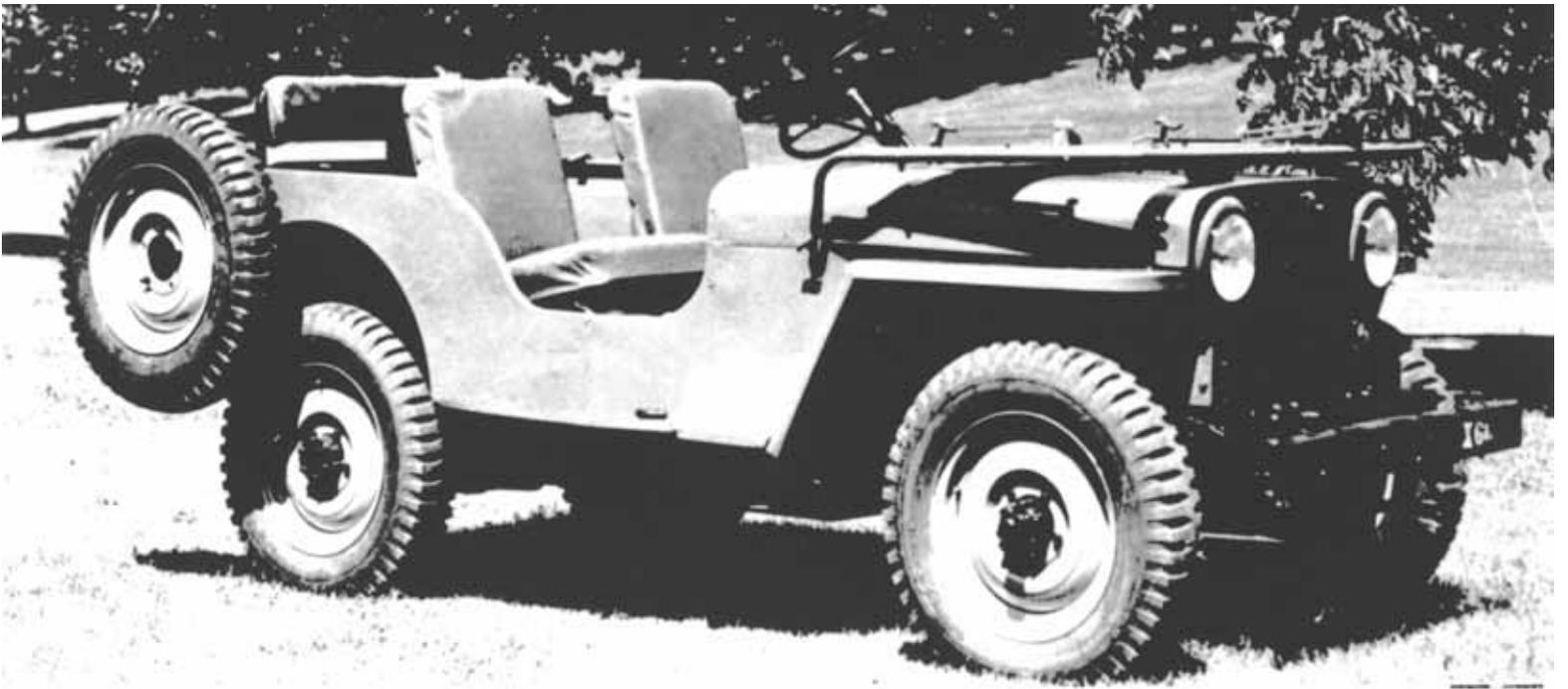
Willys-Overland construit plus de 368.000 véhicules pour l'armée américaine, et Ford en fabrique sous licence environ 277.000. Willys dépose le nom Jeep après la guerre et projette de transformer le véhicule en un utilitaire tout-terrain pour l'agriculture : la Jeep civile « universelle ».

Jeep CJ-2A

La première Jeep grand public est fabriquée en 1945. Elle est équipée d'un hayon, d'une roue de secours fixée sur le flanc, de phares plus volumineux, d'un bouchon à essence externe et de nombreux autres éléments dont ses prédécesseurs militaires n'étaient pas dotés. Plusieurs éléments de la CJ-2A vont se retrouver sur de nombreux véhicules Jeep au cours des années suivantes dont le moteur 4 cylindres de 2199 cm³.

Jeep Jeepster

La Jeepster a été le dernier véhicule ouvert de type phaéton produit par un constructeur américain, utilisant des panneaux latéraux pour se protéger des intempéries au lieu de vitres abaissables. Proposée à



GP signifierait soit General Purpose (usage général ou voiture à tout faire), soit Government Purposes (usage gouvernemental). Le mot jeep pourrait donc venir de cet acronyme « GP », prononcé en anglais « djipi ».

La compagnie Willys a fusionné avec la compagnie Kaiser, puis cette dernière (Kaiser-Willys) a été rachetée par



American Motors Corporation (AMC) en 1970. Renault prend le contrôle d'AMC au début des années 1980. La marque a été reprise pendant quelques années par Renault qui a essayé d'en faire une tête de pont vers le marché américain.

l'origine avec un moteur « Go-Devil », elle fut également dotée du moteur « Hurricane » à six cylindres de 2638 cm³ mais jamais proposée avec en version 4x4.

Jeep CJ-3B

La Jeep CJ fut actualisée en 1953 et devient la CJ-3B. Sa calandre et son capot étaient plus hauts que dans la version militaire précédente afin de pouvoir loger le nouveau moteur Hurricane « F-Head » à quatre cylindres. La production de la CJ-3B se poursuit jusqu'en 1968 avec un total de 155 494 véhicules fabriqués aux États-Unis. En 1953, Willys-Overland fut vendue à Henry J. Kaiser qui entama un ambitieux programme de recherche et de développement qui allait élargir la gamme de produit Jeep.

Jeep Wagoneer

En 1962, Jeep proposa la première transmission automatique disponible sur un véhicule à quatre roues motrices avec la ligne Wagoneer (prédécesseur de la Jeep Cherokee). La Jeep Wagoneer de 1963 était aussi le premier véhicule à quatre roues motrices avec suspension avant indépendante.

Jeep Commando

Un véhicule à empattement de 2565 mm doté d'un moteur V6, de l'essieu avant flottant Dana 27 et de l'essieu arrière Dana 44. Moins de 100 unités de la Commando Hurst Special de 1971 furent produits, ce qui en fait l'un des véhicules les plus rares et en conséquence, l'un des plus recherchés des collectionneurs de Jeep.

Jeep CJ-8 Scrambler

La Jeep Scrambler, lancée en 1981, était semblable à la CJ-7 mais avec un empattement plus long. Connue à l'international sous le nom de CJ-8, elle était disponible avec une capote en toile ou un hard top. Moins de 30 000 Scramblers furent produites, ce qui fait qu'elles sont aujourd'hui extrêmement prisées des collectionneurs.

Jeep Cherokee (XJ)

Reposant sur une caisse autoporteuse, la Cherokee XJ était une version plus petite mais bien plus sophistiquée de la Cherokee SJ. Elle était notamment dotée du système quatre roues motrices Command-Trac de Jeep et de la suspension avant rigide « Quadra Link ». La Cherokee Limited fut lancée en 1988, puis une version 6 cylindres en ligne 4,0 litres sortit en 1989.

Jeep Wrangler (YJ)

En 1983, alors que le marché en pleine expansion des véhicules compacts à quatre roues motrices appréciait encore les vertus utilitaires des Jeep de la série CJ, les consommateurs recherchaient tout de même davantage le confort matériel propre aux voitures de tourisme. Cela conduisit à l'abandon des séries CJ et au lancement en 1987 de la Jeep Wrangler (YJ).





Bien que la Jeep Wrangler partageât avec la CJ-7 un profil familier de carrosserie ouverte, elle avait peu de pièces en commun avec son célèbre prédécesseur. Du point de vue mécanique, la Wrangler avait davantage de points communs avec la Cherokee qu'avec la CJ-7. La Wrangler YJ avait des phares carrés, ce qui fut une première pour ce type de Jeep. Le modèle YJ a été fabriqué à plus de 630 000 exemplaires.

Le 5 août 1987, environ un an après le lancement de la Jeep Wrangler, American Motors Corporation fut cédée à Chrysler Corporation et la populaire marque Jeep faisait dorénavant partie du département Jeep/Eagle de Chrysler.

Jeep Grand Cherokee « ZJ »

Première Jeep conçue après la prise de contrôle de la marque par Chrysler, le Grand Cherokee adopte une ligne moderne qui reprend logiquement les traits du

Aujourd'hui, Jeep est redevenu un constructeur actif sur la plupart des marchés mondiaux et surfe sur la vague des SUV et des tous terrains de loisir.



Cherokee...en plus grand ! En 1994, il fut élu 4 x 4 de l'année par le jury de 4 x 4 Magazine.

Quand il a été introduit en Avril 1992, le Grand Cherokee n'avait qu'un seul choix de groupe motopulseur: le 4.0L AMC Power Tech 16 qui fait 190 chevaux. Le Grand Cherokee était proposé en deux versions : deux ou quatre roues motrices.

Jeep Grand Cherokee « WJ »

Nouvelle génération et nouveau propriétaire, cette fois Chrysler est absorbé par l'allemand Daimler (Mercedes), qui naturellement souhaite améliorer la qualité du 4x4 de luxe Jeep. Cette deuxième génération du Grand Cherokee se distinguait par sa transmission intégrale Quadra-Drive. Preuve que les capacités en tout-terrain sont toujours restées au cœur des préoccupations du constructeur américain.

Si la carrosserie ressemble à l'ancienne génération, c'est bien une toute nouvelle voiture, avec notamment



Jeep Grand Cherokee 2014

un châssis retravaillé par Porsche pour une meilleure rigidité. Les deux moteurs V8 ont été remplacés par un nouveau PowerTech de Chrysler.

Jeep Grand Cherokee « WK »

Profitant du renouveau des constructeurs américains durant les années 2000, cette génération affiche un design plus affirmé. Au programme, des phares semi-circulaires qui rappellent ceux de la première Jeep Willys, et des surfaces de carrosserie aux formes structurées.

Le Grand Cherokee a reçu un lifting mineur en 2008. Dans la foulée, le 4,7 L a été affinée, produisant désormais 305 ch et 453 Nm.

Le Jeep Grand Cherokee 2009 bénéficie d'une amélioration mécanique en profitant d'un V8 de 5,7 L évalué à 357 ch et 527 Nm de couple. Le moteur utilise le calage variable des soupapes pour augmenter l'économie de carburant.

Jeep Grand Cherokee « WK2 »

Cette quatrième génération du Jeep Grand Cherokee fut présentée au New York Auto Show de 2009. Ce Grand Cherokee a remporté 30 prix pour ses capacités hors route, son luxe et sa sécurité, faisant de lui le SUV le plus primé.

La quatrième génération du Grand Cherokee conserve son style Jeep classique combiné avec une touche de modernisme bienvenue. Plus grand, plus haut, plus large, le nouveau Grand Cherokee impressionne par son gabarit imposant et son design bodybuildé.

En janvier 2013, Jeep a dévoilé une version révisée du Grand Cherokee à l'American International Auto Show de Detroit. Le nouveau Grand Cherokee offrira un moteur V6 Ecodiesel, un moteur V6 Pentastar de 3,6 litres développant 290 chevaux, un moteur V8 de 5,7 L dont la puissance est de 360 chevaux et enfin un huit pattes de 6,4 L qui offre 470 chevaux.

*Quand le Luxe rencontre la Nature
au cœur de Marrakech*

Vue d'une suite – Palace Es Saadi



PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL*****

SPAS & DIOR INSTITUT

GASTRONOMIE

CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS

CONFÉRENCES & BANQUETS



ES SAADI
GARDENS & RESORT
MARRAKECH

Vespa

GTS Super 300

Reine incontestée du scooter depuis les années 40, elle a su rester fidèle à son architecture depuis sa création, une tradition technique que l'on se plaît à retrouver sur la nouvelle GTS 300, arborant toujours une carrosserie partiellement métallique. Donc, pas de grand changement de style pour la plus grosse des Vespa jamais construite, mais un gain notable en accélération et en agrément.

La mythique Vespa franchit un nouveau cap en passant de 250 à 300 cm³. Cette GTS Super 300 devient la Vespa de plus forte cylindrée jamais produite. Selon les designers en charge du projet, la GTS Super 300 s'inspire de la Vespa GS de 1955, du 180 SS de 1964 ou du 200 Rally de 1972. Ce sont là des références sportives quasi mythiques pour la marque et les passionnés.

Commençons donc par le moteur, qui passe finalement à 278 cm³, soit 34 cm³ d'augmentation et non 300 comme son appellation pourrait le laisser croire. Piaggio n'est pas le premier à user de ce subterfuge, car Yamaha avait été le premier à lancer le concept du 300 avec son Vercity en 2003, qui était en fait un 264 cm³. Ce moteur Piaggio reprend la base du 250 Quasar à culasse 4 soupapes et injection, avec un alésage porté à 75 mm (+ 3 mm) et une course de 63 (+ 3 mm). La puissance maxi reste identique à 22 chevaux, mais au régime de 7.500 au lieu de 8.250. En revanche, le couple bondit de 20,2 à 22,3 Nm à 5.000 tr/mn, soit un gain appréciable en termes d'accélération et de reprises, que nous avons immédiatement constaté.

Côté design, il faut un regard averti pour distinguer les petits détails qui changent. Le plus frappant est la disparition du porte-paquets repliable au seul profit





d'une élégante barre de maintien pour le passager, auquel la selle n'offre pas plus de place. Elle adopte toutefois un revêtement bicolore avec liseré blanc du plus bel effet. À l'avant de la Vespa, la veilleuse réintègre le gros phare et quitte donc la calandre. Plusieurs logos, S ou Super avec le S en rouge apparaissent, ainsi qu'un ressort d'amortisseur avant rouge, histoire de renforcer la note sportive de la GTS300. Sur le flanc droit, la carrosserie toujours en tôle se voit ajourée, rappelant le modèle sport Primavera et Rally des années 70. On note aussi une sortie de pot chromée. Pour le reste, la Vespa reprend tout de la GTS 250, sauf l'instrumentation. On retrouve désormais celle de la 125, uniquement à aiguilles, qui colle mieux au style rétro de cette Vespa.

Au premier démarrage, cette vespa est bluffante par son accélération. Il faut presque s'accrocher au guidon et c'est bien agréable pour doubler les flots de voitures en toute sécurité. Son terrain de prédilection c'est la ville et un peu plus, avec un moteur qui répond toujours présent, mais qui accepte aussi une conduite nonchalante pour flâner le long des terrasses de café. Pourtant, la Vespa GTS300 tient la route et très correctement. Elle s'est même bonifiée avec des suspensions au tarage plus sportif, sans pour autant nuire au confort. Les routes sinueuses conservent aussi la faveur de cette Vespa, car mis à part des pneus manquant de grip, on y va allègrement en courbe et l'on constate que le «S» de sport n'est pas usurpé, sur cette GTS300 Super ! Le freinage est correct, sans plus. En revanche, ce positionnement sportif lui fait dire adieu à l'ABS, proposé jusqu'ici en option sur le 250 GT

La Vespa GTS Super 300 reste tout de même séduisante, avec son air faux vintage toujours attirant. Ma que bella !

GP

GIRARD-PERREGAUX

Chrono Hawk Hollywoodland

Girard-Perregaux est une manufacture de haute horlogerie suisse, dont les origines remontent à 1791. La même année, l'horloger et orfèvre Jean-François Bautte signe ses premières montres. Il crée à Genève une société manufacturière regroupant les métiers de l'horlogerie de l'époque¹. En 1852, l'horloger Constant Girard fonde à La Chaux-de-Fonds la maison Girard & Cie. Il épouse ensuite Marie Perregaux et la Manufacture Girard-Perregaux naît en 1856

En 2012 Girard-Perregaux a présenté une collection de montres de sport, récemment rénovée, la collection Hawk. En Septembre 2012 Girard-Perregaux a participé à la vente aux enchères Only Watch avec une version unique de la Chrono Hawk et maintenant ils introduisent deux éditions spéciales du chrono, appelées Chrono Hawk Hollywoodland.

La combinaison du boîtier en céramique noire et de la lunette noire est belle, sportive et chic.

En outre, le boîtier en céramique permet de réduire considérablement le poids de la montre, la rendant ainsi plus confortable à porter. Elle est disponible avec deux modèles de cadran, l'un blanc et argent, l'autre noir anthracite.

Le cadran a une grande profondeur, de par son éloignement par rapport au cristal et en raison de l'allègement de la molette, qui rappelle la forme du célèbre pont de tourbillon de GP.

Le diamètre du Chrono Hawk Hollywoodland est de 44 mm. La montre est étanche jusqu'à une profondeur de 100 mètres. Le saphir a un revêtement anti-réfléchissant et le dos du boîtier dispose également d'un verre saphir qui permet une vue sur le mouvement en interne.





Loro Piana Superyacht Regatta

Porto Cervo est un curieux village. Depuis la mer, ce havre de paix niché dans une baie du nord-est de la Sardaigne n'est rien de plus qu'une bourgade aux maisons ocre et blanches. Côté terre, toutes les grandes maisons ont pignon sur rue dans cette localité du bout du monde. A quelques encablures de là brille le véritable joyau de Porto Cervo : une marina où s'amarrent les plus grands voiliers de la planète. Du 4 au 8 juin, ils ont participé à la Loro Piana Superyacht Regatta, l'une des principales courses de la saison pour ces géants de 25 à 50 mètres de long.

Le choix de régater dans cet écrin ne doit rien au hasard. Au début des années 1960, le prince Karim Aga Khan a acheté une partie du littoral septentrional de l'île aux fermiers pour en faire un paradis pour milliardaires. Ainsi est née la « Costa Smeralda ». Porto Cervo et son Yacht Club Costa Smeralda (YCCS), inauguré en 1967, en est le port d'attache.

L'enseigne de luxe italienne Loro Piana et le yacht club local y organisaient jusqu'au samedi 8 juin, en baie de Porto Cervo, la cinquième édition de ce rassemblement réservé aux happy fews du maxi yachting. Les Superyachts hissaient donc leurs voiles géantes sur cette côte luxueuse. 21 voiliers parmi les plus grands

et les plus chers de la planète, inscrits au programme de la Loro Piana Superyacht Regatta.

En mer, le spectacle battait son plein. Pour limiter les risques de collision, fâcheux pour des embarcations dont le coût grimpe facilement à 10 millions les autorités nautiques internationales qui encadraient l'épreuve échelonnaient les départs toutes les deux minutes. Les Superyachts s'avançaient sur la ligne comme d'élégants mannequins d'un défilé de mode un peu particulier, coque rutilante, voiles réglées au millimètre, équipage parfaitement positionné en rappel.

A Porto Cervo, on régata pour le plaisir de naviguer

An aerial photograph of a rugged, rocky coastline. The water is a deep blue, and the rocks are a mix of brown and grey. A person is standing on a large rock in the foreground. In the background, a small boat is visible on the water, leaving a white wake. The text is overlaid on the right side of the image.

«Les marins sont extrêmement concentrés pendant la course. Sur ce type de bateau, tout est imposant donc dangereux, Heureusement, le pont est si large que les invités peuvent aller et venir sans déranger les navigants !»

et de se retrouver, le soir, entre propriétaires très fortunés. Il manquait effectivement, début juin en Méditerranée, une course pour ces grands bateaux qui font de la croisière mais qui veulent aussi confronter leurs performances en vitesse.

« Les marins sont extrêmement concentrés pendant la course. Sur ce type de bateau, tout est imposant donc dangereux, témoigne Shirley Roberston, double médaillée olympique de voile en 2000 et 2004. Heureusement, le pont est si large que les invités peuvent aller et venir sans déranger les navigants ! » La Britannique, engagée pour les cinq régates 2013 de Salperon, free-lance comme la plupart des autres équipiers du circuit Superyacht, a commencé la saison

au printemps, en mer des Caraïbes. A Saint-Barth d'abord, dans les Antilles françaises et à Virgin Gorda ensuite. Ce confetti des îles Vierges britanniques est depuis janvier 2012 l'autre siège du YCCS. Cette marina ne peut évidemment pas rivaliser avec le palmarès du site de Porto Cervo, où le yacht club prospère depuis 1967. Elle a pour premier objectif de prolonger la saison des Superyachts dans une zone fréquentée par les riches armateurs pour ses eaux turquoise et son isolement.

Les marins impliqués dans le circuit Superyacht migrent donc chaque été à destination de Majorque, de la Sardaigne puis de la côte française, où les Voiles de Saint-Tropez concluent fin septembre la saison.

PARTAGAS

P2

Le Partagas P N°2 est une des nouveautés les plus en vue du moment. Partagas « P » pour Pyramides, une des nombreuses appellations pour les modules type OBUS parmi lesquelles on peut également citer Figurado, Torpedo, Canonazo...

Le P N°2 par la manufacture cubaine Partagas est un cigare qui ne peut pas laisser indifférent. Ce n'est pas une vitole qu'on peut qualifier de souple et ronde, mais il préfigure les cigares cubains de caractère que les amateurs chevronnés affectionnent. Toutefois, il est déconseillé aux débutants de commencer par un tel déchaînement de personnalité.

En premier lieu, il faut aimer le format des figurados. C'est un peu particulier de fumer un obus, mais c'est sans nul doute très à la mode et permet de se distinguer parmi tous les fumeurs de cylindres. Son élégante bague rouge et sa forme peu courante le rendent intéressant, voire exceptionnel au regard. Son aspect dodu et opulent ne fait qu'ajouter à sa classe indéniable.

D'une très belle construction, c'est un produit soigné qui s'impose par son aspect irréprochable (cape colorado maduro mate) et sa qualité de fabrication (un leitmotiv chez Partagas).

Fumé à cru, le P2 procure des premières sensations agréables avec des notes boisées qui reviendront plus puissantes après l'allumage. Le tirage est impeccable, le cuir domine. Les figurados permettent en effet de par leur construction en obus de doser la concentration des arômes.

Dès l'allumage, ce sont des arômes boisés, tourbés et épicés qui ressortent. Au fil de la dégustation, on remarque de plus en plus la personnalité marquée du P2.



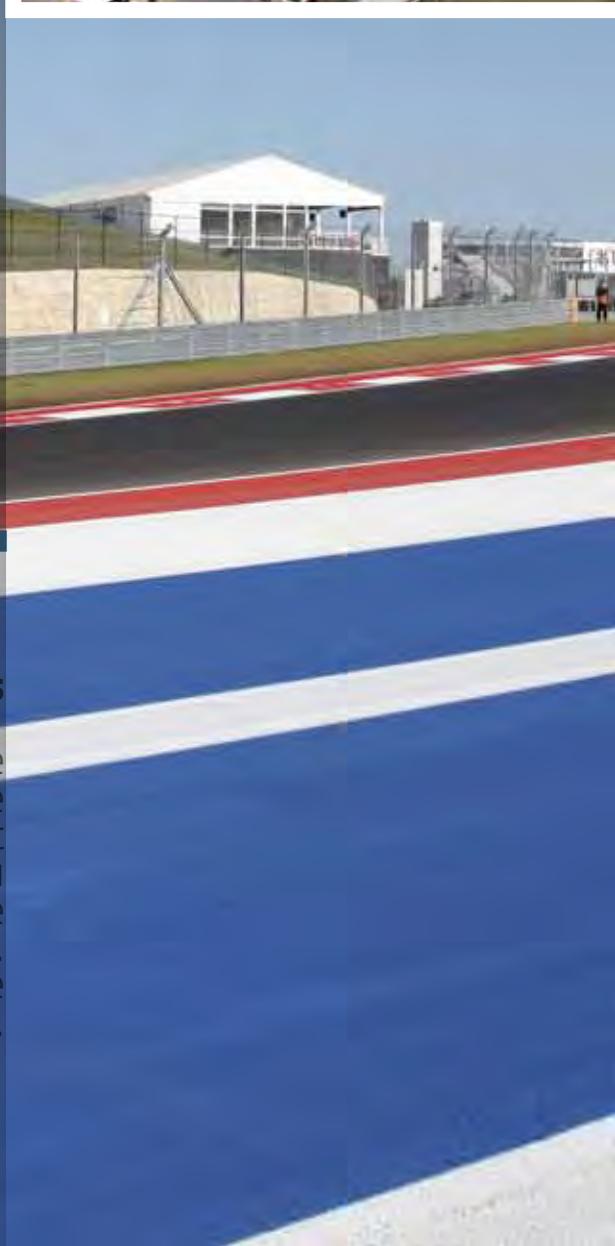
Dès l'allumage, ce sont des arômes boisés, tourbés et épicés qui ressortent. Au fil de la dégustation, on remarque de plus en plus la personnalité marquée du P2.

Au 1er tiers, ce sont les arômes herbacés et boisés qui dominent, herbe humide et cèdre. Le 2e tiers révèle la vraie nature du P2 ; les épices (poivre gris) et le cuir. La puissance est imposante et régulière. Le dernier tiers, plus minéral, nous emmène vers le café torréfié et quelques notes de poussière.

C'est une montée en puissance spontanée, qui marquera le fumeur. En effet, on se souvient toujours de sa première rencontre avec le P2 de Partagas, car il fait partie des cigares puissants, mais si parfaitement conçus qu'on se laisse entraîner par sa palette aromatique corsée, sans être étouffé ou écoeuré. Puissant à souhait, le P2 offre une palette de saveurs riche et assez « virile ». C'est un figurado à forte personnalité !

Evasion de rêve

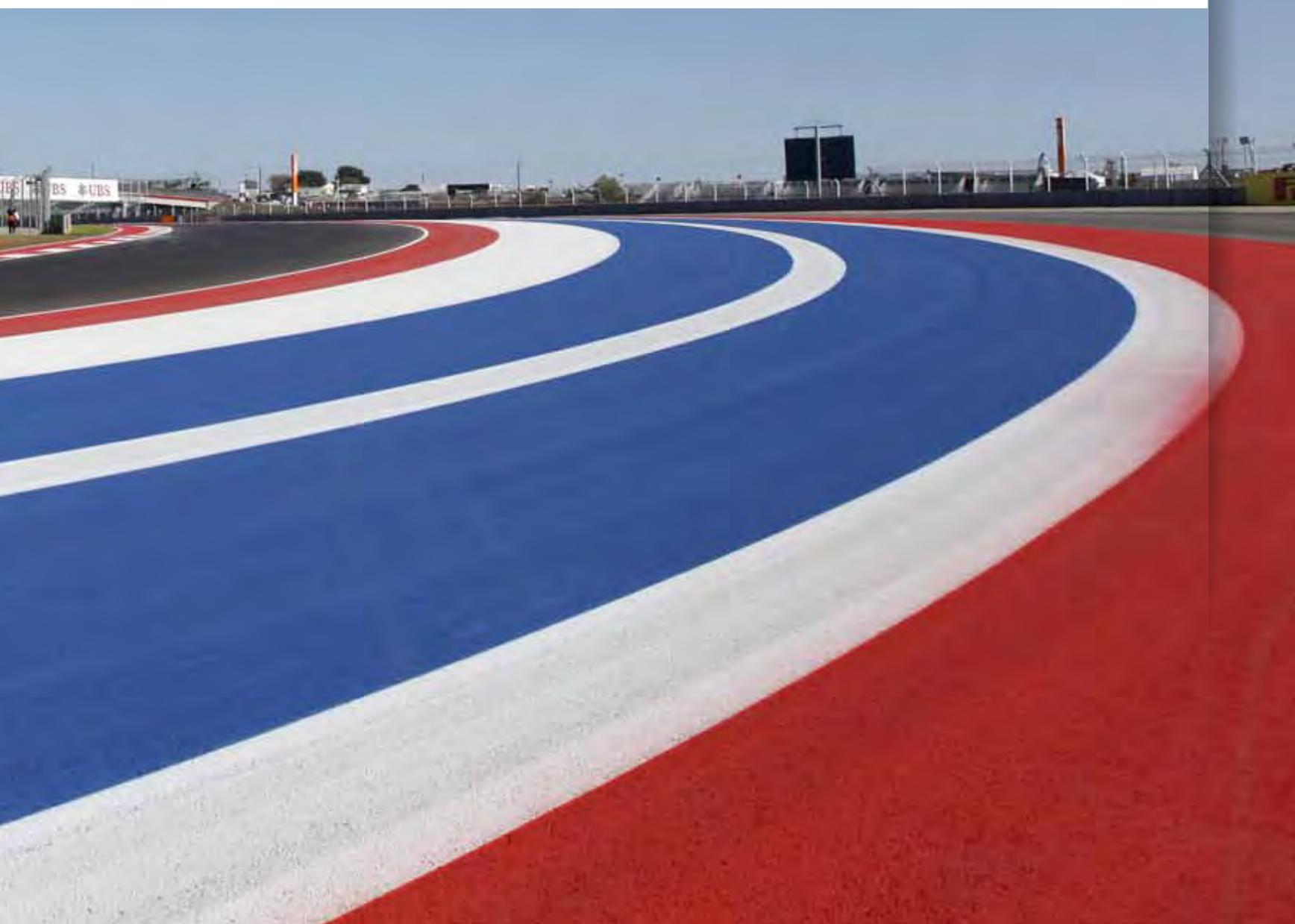
par Lina Mouafak



CIRCUIT

Des Amériques

Le circuit des Amériques est un circuit automobile situé dans le village d'Elroy, à proximité de la ville d'Austin, dans l'État du Texas aux États-Unis. Tout l'intérêt est dans le nom, le mot 'Amériques', au pluriel explique la position idéale d'Austin, à la croisée des chemins entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest. Il rend hommage à l'état du Texas, qui est un centre important du commerce et des échanges culturels.





Créé en 2010, il accueille depuis 2012 le Grand Prix des États-Unis dans le cadre du championnat du monde de Formule 1 après une absence de 5 années. C'est le premier circuit construit spécialement aux États-Unis pour accueillir un Grand Prix de Formule 1.

En effet, en quelques mois, les 80.000 habitants de la ville d'Austin ont vu le Circuit des Amériques sortir de terre : 5,47 km de goudron avec un point culminant, le « Turn 1 » (Virage 1), placé au sommet d'un mur de 40 mètres de haut faisant face à la ligne droite des stands.

Comme la plupart des circuits récents intégrés au

championnat du monde de Formule 1, le tracé du circuit a été dessiné par Tavo Hellmund, l'initiateur du projet, assisté par l'architecte allemand Hermann Tilke. Le circuit est long d'approximativement 5,47 kilomètres, avec 20 virages. La première de ses spécificités est qu'il est l'un des rares circuits du championnat du monde à tourner dans un sens anti-horaire : seuls les Grands Prix de Singapour, de Corée du Sud, du Brésil et d'Abu Dhabi sont dans ce cas.

La deuxième spécificité de ce tracé est qu'il reprend certains virages connus de circuits existants : les virages 3 à 6 reprennent l'enchaînement Maggots-





Becketts-Chapel du circuit de Silverstone, les virages 13 à 15 reprennent l'entrée du stade du circuit d'Hockenheim et les virages 16 à 18 ressemblent au quadruple-gauche du circuit d'Istanbul Park. Enfin, la troisième spécificité de ce circuit est son dénivelé. En effet, c'est le troisième circuit ayant le plus de dénivellation avec 40,5 mètres, derrière les circuits de Spa-Francorchamps et de Suzuka. Du fait de ce dénivelé, l'épingle du virage 1 est la « signature » du circuit avec une forte montée menant au virage suivie d'une forte descente immédiatement après. Le tracé peut être observé du haut de la tour

d'observation de 70 mètres qui surplombe la piste. Avec un sol en partie vitré, la tour offre une vue imprenable sur Austin et ses environs. En marge de la formule 1, le circuit accueille aussi des épreuves de MotoGP, de V8 Supercars, et de Grand-AM tout au long de l'année. Austin est donc devenu une destination du championnat des états-unis et du monde d'endurance. D'ailleurs en septembre dernier le Championnat du monde d'endurance FIA faisait escale à Austin. Une chose est sûre, on n'a pas le temps de s'ennuyer sur le Circuit of the Americas !



par Antoine Delmas

Rob Ijbema

28 mai 1961 (Amsterdam)

Passionné par l'art les voitures et les courses automobile, il aime dessiner ce monde exaltant. Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.





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 - 2^e 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 Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e 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

FORFAIT LIBERTÉ

Maroc
Telecom

Un monde nouveau vous appelle

PLUS DE CHOIX, PLUS DE LIBERTÉ

3H + 300 SMS
+ 1 numéro illimité*
+ Internet 3G 300Mo**

4H + 300 SMS
+ Internet 3G 500Mo**
+ Chaînes TV
nationales en illimité

99 Dh
/mois



Suivez-nous sur    

(*) Plafonné à 30 heures. (**) Débit théorique allant jusqu'à 512 Kbps.
Offre valable pour tout engagement de 12 mois.

www.iam.ma



Le pouvoir des contradictions.

Nouvelle Porsche Panamera.

Une voiture de sport de rêve, qui soit également parfaite pour la conduite au quotidien ? Autant essayer de concilier l'inconciliable. Mais les modèles Panamera se jouent des paradoxes. Et en s'appuyant justement sur le pouvoir des contradictions, ils donnent vie à quelque chose d'unique : une Porsche... pour tous les jours.

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



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