

# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

## CHRISTOPH GROHE

LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ



**Porsche**  
918 Spyder  
Missile écolo

p.30

**Maserati**  
Quibbi  
Un nouveau souffle

p.36

**BMW**  
M4  
Au quart de tour

p.48

**Lancia**  
Delta HF Integrale  
Icône des rallyes

p.62





## Cayenne Platinum Edition

### La perfection sublimée

Rendre l'exceptionnel plus exceptionnel encore ? Parfaire la perfection ?  
Chez Porsche, nous sommes convaincus que cela est possible.

Aussi, nous sommes-nous repenchés sur un véhicule déjà très spécial. Nous en avons accentué le style, affirmé le tempérament. Et l'avons rendu plus unique que jamais.

Le résultat montre l'attention extrême que nous consacrons aux moindres détails.  
Notre conception de ce que doit être un modèle sublimé.



**PORSCHE**

#### Centre Porsche Maroc

Centrale Automobile Chérifienne

66, Boulevard Moulay Slimane

Ain Sebaâ - Casablanca

Tél. : 05 22 34 87 50 / 05 22 67 53 06

Site internet : [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)

e-mail : [l.roix@porsche.ma](mailto:l.roix@porsche.ma)

**PORSCHE**  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE

# Édito



Ahmed Kseibati

50 millions de dirhams !

Désolé pour ce titre bizarre, mais il s'agit de la somme que compte récolter le ministère des Finances à travers la nouvelle taxe 2014, laquelle, semble-t-il, a pour but de redresser les comptes fort déficitaires du pays. .

En me plongeant matin et soir dans les articles économiques du pays, il m'apparaît que rien n'augure d'une bonne année 2014, puisque la surtaxe de tous les secteurs semble être le mot d'ordre de notre cher gouvernement, plutôt que la recherche de leviers de croissance .

Ce qui est sûr, c' est que nous autres, à Gentlemen Drivers, nous sommes habitués à la diète, puisque nous sommes nés en 2011, année du fameux printemps arabe, et que depuis, chaque année, on nous dit que l'année prochaine sera meilleure, alors que, bien au contraire, les choses ne font qu'empirer. Cependant, grâce à Dieu, nous avons pu tirer notre épingle du jeu, à force de couper dans les dépenses et de prendre sur nous-mêmes.

Cher Gentlemen, Optimiste comme je l'ai toujours été, je vous souhaite du fond du cœur, une excellente année 2014, faite de réussite, de bonheur et de santé.

# Sommaire

## 08 Motors

- 08>14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine  
16>20 **ActuEvenement** Auto Retro Barcelona 2013 par Youssef Bennour  
22 **Marché Automobile** par Youssef Bennour  
24>28 **AutoConcept** Mercedes AMG Vision GT par Youssef Bennour  
30>35 **AutoException** Porsche 918 Spyder par Youssef Bennour  
36>41 **AutoException** Maserati Ghibli par Youssef Bennour  
42>46 Ford Mustang : Muscle car à tendance écolo par Youssef Bennour  
48>51 BMW M4 : Au quart de tour par Youssef Bennour

## 52

### Entretien du mois **Christophe GROHE**

>60 Le businessman passionné par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf



- 62>68 **AutoLégende** Lancia Delta HF Integrale: Icône des rallyes par Youssef Bennour  
70>71 **MotoException** Honda CBR 1000 RR SP 2014 par Lina Mouafak

## 72 L'Homme

- 72>73 **Montres** Jaeger LeCoultre Grande Reverso Ultra Thin 1931 par Lina Mouafak  
74>75 **Hôtels & Resorts** Essaadi Gardens & Resorts  
76>77 **Sport d'élite** Mini Transat 2013 par Lina Mouafak  
78>79 **Cigare** Partagas Série D n°5 par Antoine Dalmas

## 80 Lifestyle

- 80>83 **Evasion** Circuit de Marina Bay Street par Lina Mouafak  
84>85 **Art** Rob Ijbema par Antoine Delmas

*Gentlemen*  
**DRIVERS**



36

62



72



52



42



48



76



78

24



70



30

# L'Art contemporain itinérant... façon Luxe Radio

L'Art et le Luxe sont intimement liés. La maison Luxe Radio franchit un nouveau pas avec son conteneur d'exposition d'Art ultra sophistiqué, nommé Luxe Radio Mobile Art. Objectif : créer et recharger le rêve... INÉDIT !



Copyright © 2013 Luxe Radio

Luxe Radio Mobile Art  
[www.luxeradio.ma](http://www.luxeradio.ma)



Quand l'Art et le Luxe se rencontrent, cela peut vous transporter dans les plus beaux lieux. Luxe Radio présente son nouveau concept d'exposition, désireuse de promouvoir le meilleur de la création des artistes résidents au Maroc dans un conteneur mobile ultra sophistiqué, automatisé et entièrement câblé, le tout pouvant s'ouvrir et se fermer en moins de 7 minutes.

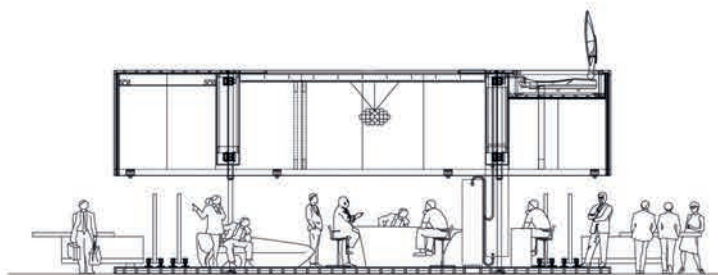
Le principe: un tracteur apporte le conteneur de 13 m de long dans le lieu

d'exposition à la position fixée par GPS. Des vérins hydrauliques de 5 m de hauteur commandés par télécommande et intégrés permettent de gérer le conteneur. Celui-ci se soulève donc tout seul et se dépose sur le sol d'exposition, où le fond du boîtier est détaché. Le boîtier est alors soulevé à sa destination finale, 5 mètres au-dessus du sol. «Luxe Radio Mobile Art» est doté de murs d'exposition d'art que l'on sort une à une du conteneur. Cela double ainsi le volume de l'ensemble. Le jeu d'ombre et de lumière est scrupuleusement étudié. Le «Mobile art» est dessiné en noir et blanc, couleurs de Luxe Radio, et une fois ouvert ce sont les couleurs or, gris, blanc et beige qui illuminent le visiteur.

À l'intérieur, un sofa sculptural signé Zaha Hadid prend magistralement place au milieu. Son assise semi-arrondie, sensuelle et organique est une symbiose entre fonctionnalité et esthétique. Deux bars se chargent d'accompagner les expositions d'art et leurs invités en leur offrant des mets raffinés. Un menu d'excellence est spécifiquement conçu. Le service est d'une rare exception.

Selon Abdessamad Aboulghali, Président du Directoire et fondateur de Luxe Radio « notre maison est une marque d'élévation culturelle certes, mais notre quête est de créer et de recharger le rêve dans la lignée de l'affirmation de notre style qui lui restera unique, s'inspirant de l'audace et la singularité de notre ligne éditoriale » et ajoute « Luxe Radio Mobile Art est une mise en scène de notre mission, un choc esthétique qui invite au futurisme et à la surprise. »

Une expérience sensorielle unique mélangeant mode, architecture, musique et art, mais qui ne s'arrête pas là. Un studio de diffusion radiophonique de dernier cri y est intégré, il permet à la galerie d'art itinérante de diffuser en direct et par voie satellitaire les événements artistiques d'envergure tels que les défilés de mode de créateurs ou les expositions d'art contemporain.



Copyright © 2013 Luxe Radio

### Ils ont exposé au Luxe Radio Mobile Art :

- 1- «Ombres Saturées» par Imane El makhchouni
- 2- «Détours» par Aurèle Andrews Benmejdoub
- 3- «Métamorphoses» par Kenza Drissi
- 4- «Un instant de rêve» par Ahmed Sbaï

Luxe Radio Mobile Art est un espace où l'on peut expérimenter de nouveaux langages et entrer en contact avec de nouvelles idées alliant consumérisme et monde de l'art. Un projet qui a nécessité 18 mois d'études et de réalisation en Europe par le cabinet d'architecture Er Design.

À travers ce nouvel espace dédié aux projets d'exposition d'artistes, Luxe Radio innove et développe sa propre activité de soutien à l'art contemporain marocain. Les artistes sélectionnés sont liés par un objectif commun: la recherche de la beauté et de la nouveauté qui s'adapte aux valeurs de Luxe Radio et de ses maisons partenaires.



Abdessamad Aboulghali  
Concepteur du Luxe Radio Mobile Art



Copyright © 2013 Luxe Radio



Copyright © 2013 Luxe Radio



1



2



3



4

## Bentley Un succès perpétué

Bentley a signé une bonne année et 2014 promet d'être également un bon millésime. En effet, la firme anglaise vient de confirmer son intention de produire, à son siège de Crewe, le SUV le plus luxueux et le plus rapide au monde. Cette décision entraînera la création de 1000 emplois, ainsi que l'engagement, pour la première fois, de pilotes Off-Road. Au total, c'est un programme d'investissement de 800 millions de livres qui a été lancé et célébré en présence du Premier ministre britannique, David Cameron. Si Bentley peut se permettre d'investir autant, c'est notamment grâce au succès rencontré en 2013, à travers le lancement de trois modèles, à savoir la Flying Spur, la Continental GT V8, ainsi que la Continental GT Speed. L'augmentation des ventes aussi y est pour quelque chose, puisque lors des trois premiers trimestres de 2013, 6.516 véhicules contre 5.969 en 2012, sans oublier le renforcement de son réseau international, en inaugurant 23 nouvelles concessions dans les quatre coins du monde.



## WEC 2014 Nouvelle voiture et nouveaux pilotes

Lors de sa traditionnelle soirée de fin d'année « La Nuit des Champions », Porsche a, enfin, dévoilé le nom de son prototype LM P1, que le public a découvert dès cet été. Pour honorer la sensationnelle 918 et faire un clin d'œil à son passé, la firme de Zuffenhausen a décidé de nommer sa voiture « 919 hybrid ». Cette soirée a également été l'occasion de présenter les deux derniers pilotes qui viennent compléter l'équipe qui la représentera au WEC et aux 24 heures du Mans. Il s'agit de Marc Lieb et Brendon Hartley. Le premier est un pilote officiel Porsche, qui a conduit des 911 partout dans le monde, réussissant à se classer 4e du championnat des pilotes GT WEC, en

remportant les 24 heures du Mans en catégorie GTE Pro, au volant de la 911 RSR de l'équipe Manthey. Le second est tout simplement le plus jeune pilote de LMP1, qui s'est distingué en 2013 en European Le Mans Series, en étant parmi les pilotes les plus rapides, mais qui a également travaillé sur simulateur pour AMG Mercedes F1.



## Porsche 911 Targa Presque dévoilée

Attendue au Salon de Détroit où elle fera sa première apparition, la Porsche 911 Targa s'est montrée presque sans camouflage. En effet, seuls les logos des véhicules étaient cachés, alors que l'arceau en aluminium avec sa vitre arrière panoramique et ses panneaux de toit amovibles ont été dissimulés en attendant le grand jour. Mais à la vue des photos et des dessins publiés sur Internet, il est clair que la Targa s'est inspirée des premières versions, alors que la dernière génération s'était contentée d'un toit en verre coulissant sur la lunette. Celle qui fera ses premiers pas au Salon américain aura droit à un pavillon qui glissera derrière les sièges. Pour ce qui est des versions commercialisées, il s'agira dans un premier temps de la Carrera, développant 350 ch et de la Carrera S, qui sera animée par un 3.8 litres de 400 ch, mais les rumeurs commencent déjà à parler d'une déclinaison à transmission intégrale, d'où la présence des derniers camouflages, qui pourraient bien cacher un « 4 ».





# J'AI RÉALISÉ MES PLUS BELLES RÉUSSITES AVEC SOCIÉTÉ GÉNÉRALE



**SOLUTIONS  
DE  
FINANCEMENT**



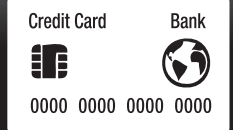
**CASH  
MANAGEMENT**



**COMMERCE  
INTERNATIONAL**



**INTERNET  
BANKING**



**CARTES  
CORPORATE**

Engagée dans le développement social et économique du Maroc depuis plus de 100 ans, Société Générale accompagne les entreprises marocaines dans la réalisation de leurs projets avec une offre complète et performante de produits et services.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à visiter notre site [www.sgmaroc.com](http://www.sgmaroc.com)

Vous pouvez également contacter votre conseiller de clientèle en agence ou appeler notre Centre Relation Clients.

يدنا في يدك



الشركة العامة  
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE



Prix d'une communication locale

## Maserati Quattroporte Le Trident au x U.S.A



Le rêve américain ne concerne pas uniquement les acteurs, chanteurs ou mannequins, mais également le monde automobile, puisque de plus en plus de modèles européens ont investi les routes américaines. C'est également le cas de la Maserati Quattroporte, dont l'introduction aux U.S.A a été plus facile grâce à son appartenance au Groupe Fiat-Chrysler, d'autant plus qu'elle a été dévoilée au Salon de Détroit en janvier dernier. Mais l'italienne ne s'est pas contentée d'un lancement conventionnel, elle a plutôt opté pour un road trip entre la côte ouest et la côte est, dont chaque étape a été immortalisée par une vidéo. Conduite par un journaliste italien, la Quattroporte, animée par un V8 développant 530 ch, a commencé son périple à New York, pour traverser Lancaster, Indianapolis, Chicago et Saint-Louis avant d'arriver à San Francisco. Une belle façon de lancer les festivités pour le centenaire de la marque.

## Koenigsegg Award Plastovationer



Le constructeur suédois ne cesse de se distinguer, grâce à son innovation pour offrir à chaque fois des modèles uniques, qui ne négligent aucun détail. Cette distinction a permis à Koenigsegg de remporter le prix des composites Plastovationer. C'est lors du Salon de la sous-traitance industrielle, Elmi Subcontractor, que le Suédois a reçu le prix de la catégorie Composites pour sa réflexion et l'innovation dans le domaine des polymères et plus précisément pour ses jantes Aircore. Aperçues, notamment sur l'Agera R, elles sont construites en fibre de carbone et seule la valve est métallique. Cette méthode permet d'économiser 20 kg en masses non suspendues. Au-delà de leur légèreté, ces jantes offrent également un meilleur confort et une meilleure efficacité au véhicule en général.

## Libre importation à Cuba La fin d'une époque



Après un blocage qui a duré plus de 50 ans, Cuba vient enfin d'autoriser librement l'importation de motos, voitures et autres véhicules utilitaires, neufs ou d'occasion, suite à l'approbation par le Conseil des ministres d'une proposition du Président Raul Castro. Si depuis 2011, les Cubains peuvent acheter librement des voitures après approbation des autorités, désormais les importations se feront à travers des concessionnaires officiels de l'État. Grâce à cette « libéralisation », l'État cubain compte réinjecter le produit des ventes automobiles dans le développement des transports publics. Voilà donc un nouveau marché que les différentes marques s'empresseront de conquérir, à commencer par les Américains, grâce à la proximité géographique avant tout. Si cette nouvelle mesure ne manquera pas de ravir les Cubains, les touristes qui afflueraient sur l'île pour admirer des voitures mythiques rouler, risquent d'être déçus.



# Audi A3 Sportback

## Un temps d'avance



photo non contractuelle

**L'Audi A3 Sportback** est la pionnière des compactes premium : son seul nom est déjà une signature. Une telle réputation se mérite chaque jour et sur toutes les routes.

**L'Audi A3 Sportback** c'est 5 portes qui s'ouvrent sur ses 5 grandes forces : la sportivité, le dynamisme, le confort, la fonctionnalité et le style. Ses motorisations, disponibles en diesel 1.6l TDI 105 ch et 2.0l TDI 150 ch, ont gagné en efficacité et en puissance. **L'Audi A3 Sportback**, plus intense, plus sûre, plus innovante.

## Mc Laren P13 Premières filtrations

Alors qu'il reste pratiquement un an avant qu'elle ne soit dévoilée au public, la McLaren P13 fait déjà parler d'elle, après la fuite de quelques informations officielles, mais également d'une première esquisse réalisée par Frank Stephenson. Celle qui tiendra le rôle de modèle d'accès, avec un tarif avoisinant les 140.000 euros, vise des rivales comme la Porsche 911 ou la Ferrari California. Pour avoir un avantage, elle aura droit à la même base technique que la MP4-12C, étant ainsi la seule parmi ses concurrentes à proposer une cellule en fibre de carbone. La grande sœur prêterait également son moteur V8 à double turbo, qui reverra sa puissance à la baisse, pour offrir tout de même 450 ch à la P13. Grâce à ce nouveau modèle qui devrait être lancé en 2015, McLaren pourra augmenter sa production, pour atteindre un volume annuel de 4.000 véhicules et diversifier sa gamme, qui compte déjà deux modèles impressionnants, à savoir la MP4-12C et la P1.



## Renault Twizy Une enchère contre le cancer

Après Paolo Gonzato, peintre italien qui s'est emparé du Renault Twizy pour en faire une version aux losanges multicolores, c'était au tour de l'artiste néerlandais de livrer une version inédite pour un but purement caritatif. Connu pour ses traits simples, ses couleurs fortes et la présence d'animaux dans ses œuvres, le Néerlandais n'a pas failli à sa réputation en présentant son Twizy Art Car. Le quadricycle au losange a eu droit sur sa carrosserie à une œuvre axée sur la nature avec des feuilles, des nuages, des arbres et bien évidemment des animaux. Ce Twizy hors norme, qui n'a sans doute pas été du goût de tout le monde, a été exposé au Salon Masters of LXRY 203; qui s'est tenu à Amsterdam du 12 au 16 décembre. Après son exposition, le Twizy de Jacques Tange a été mis

aux enchères pour que les fonds récoltés soient ensuite reversés à la fondation néerlandaise KiKa, qui a fait du cancer infantile son combat quotidien.



## Le futur champion du monde de F1 avec la Scuderia roulera en LaFerrari

Pour obtenir une « LaFerrari », il faut déboursier un chèque de plus de 1,3 million d'euros. Mais il existe une autre option pour devenir propriétaire du dernier bijou de la marque au cheval cabré : être champion du monde avec Ferrari en Formule 1 l'année prochaine. L'écurie italienne vient, en effet, d'annoncer à Alonso et Raikkonen qu'en cas de titre piloté remporté par l'un ou l'autre en 2014, le grand vainqueur se verrait offrir une « LaFerrari » en récompense. On ne sait pas cependant si la Scuderia a réservé un des 499 exemplaires à l'heureux pilote ou qu'il aura droit à un exceptionnel 500e.

Pour rappel, LaFerrari est propulsée par une motorisation hybride associant un V12 6.3 à un système HY-KERS offrant une puissance totale de 963 ch. De quoi passer de 0 à 100 km/h en moins de trois secondes, pour une vitesse de pointe de 350 km/h.





**TOYOTA**

TOUJOURS  
**MIEUX,**  
TOUJOURS  
**PLUS LOIN**

# IL EST TEMPS DE PARTAGER CE QU'IL Y A DE **MIEUX**

TOYOTA ÉLUE MARQUE LA PLUS AIMÉE AU MONDE\*

Toyota définit l'avenir de la mobilité, proposant les moyens de transport les plus sécuritaires mais aussi les plus excitants. 2013 traduit ce tournant à travers de nouvelles introductions marquées par une ligne stylistique créative redéfinissant ainsi les standards en matière de design. Grâce à son écoute active et à son obsession pour la satisfaction client, Toyota aspire à voir... et à avoir des consommateurs comblés.

Conséquence, Toyota a été élue marque automobile la plus valorisée au monde

\*Etude Interbrand, Best Global Green Brands 2013, toutes catégories confondues



[www.toyota.co.ma](http://www.toyota.co.ma)



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco  
080 200 8100

## Chrysler tombe dans le giron de Fiat

Déjà présent dans le tour de table de Chrysler, Le constructeur italien Fiat a déclaré le 1er janvier 2014 avoir signé un accord pour prendre totalement le contrôle du constructeur américain quatre ans et demi après le dépôt de bilan de celui-ci.

La conclusion de l'accord a été laborieuse, dans la mesure où la Voluntary Employee Benefits Association (VEBA) qui possédait encore 41,46% de Chrysler n'entendait pas le brader. Faute d'avoir obtenu un règlement rapide devant les tribunaux, Fiat s'est résigné à payer les 3,65 milliards de dollars qui étaient l'estimation de VEBA pour sa part de Chrysler. En sus, un paiement exceptionnel de 700 millions de dollars devra être réglé sur quatre années au profit du fond de pension de UAW.

Sur ces 3,65 milliards de dollars, 1,75 seront réglés en cash, tandis que les 1,9 milliards de dollars restants seront payés par le versement d'un dividende exceptionnel de Chrysler, que Fiat reversera à la VEBA. John Elkann, petit-fils de Gianni Agnelli, héritier de l'empire familial et PDG de Fiat a déclaré : « J'attends ce moment depuis le premier jour, depuis que nous avons été choisis en 2009 pour contribuer à la reconstruction de Chrysler ».

Même son de cloche du côté de Sergio Marchionne, qui considère cette opération comme une victoire. Cet accord ouvrira la voie à la fusion des deux constructeurs et à l'introduction en Bourse de Chrysler. Cette introduction devrait permettre à Chrysler de lever de l'argent frais, sans avoir recours à une augmentation de capital. L'accord doit être conclu officiellement le 20 janvier prochain.

## Vente aux enchères du premier exemplaire de la Nouvelle Mustang

C'est désormais une tradition au pays de l'oncle Sam. À chaque arrivée d'une nouvelle sportive dans sa gamme, le constructeur la soumet à l'impitoyable loi des enchères. Et la nouvelle Mustang n'échappe pas à la règle. Le constructeur de Dearborn vient, en effet, de confirmer : la première Ford Mustang millésime 2015 sera ainsi vendue au plus offrant.

Cet exemplaire particulier, une Mustang GT animée par son V8 de 420 chevaux, sera proposé à la vente lors d'une soirée organisée par la maison Barret-Jackson à Scottsdale dans l'Arizona. Comme de coutume dans ce genre de ventes aux enchères, les fonds récoltés seront reversés à un organisme caritatif. Il s'agit de l'association

JRDF (Juvenile Diabetes Research Foundation) qui comme son nom l'indique, est impliquée dans la lutte contre le diabète.

La vente se déroulera le 18 janvier prochain. Quant à l'heureux acheteur, il pourra personnaliser à loisir sa précieuse acquisition.

## Lamborghini dévoile officiellement la Huracan LP610-4

Après moult spéculations, Lamborghini vient finalement de dévoiler les premières informations concernant la nouvelle Huracan, LP610-4, qui est appelée à succéder à un best-seller de la marque, la Gallardo. Mais pour la contempler de près, il faudra attendre le prochain Salon de Genève, où elle fera ses débuts face au grand public. Côté style, pas de révolution. La Huracan reste d'autant



plus une vraie Lamborghini qu'elle puise son inspiration directement de l'Aventador, tout en se gardant de tomber dans les travers excessifs de la Veneno... Quant à son appellation, elle reste fidèle à l'univers de la taumachie, puisqu'il s'agit du nom d'un taureau issu d'une noble lignée née de l'élevage du Comte de la Patilla et ayant combattu à Alicante en 1879...

Le design, à base de formes hexagonales, se confirme à l'intérieur, avec une application quasi-systématique de cette forme aux divers éléments, de l'instrumentation aux aérateurs, en passant par le coussin central du volant.

Le nouvel opus innove également au chapitre, avec un inédit V10 de 5,2 litres, développant 610 ch et 560 Nm. Il est associé à une boîte à double-embayage, à 7 rapports et à transmission intégrale. Quant à la vitesse maximale, elle est donnée à 325 km/h, tandis que les exercices du 0 à 100 et 0 à 200 km/h sont expédiés respectivement en 3,2 et 9,9.

Nouvelle  
BMW X5

[www.bmw.ma](http://www.bmw.ma)



Le plaisir de conduire



Photo non contractuelle.

# BIEN PLUS QU'EXCLUSIVE.

La BMW X5 est de retour dans une 3<sup>ème</sup> génération qui établit de nouvelles références. Celles d'un SAV (Sports Activity Vehicle) au design impressionnant et raffiné, offrant aux plus exigeants un luxe exceptionnel et doté d'une multitude de technologies intelligentes qui élèvent le dynamisme, le confort et la sécurité à un niveau jamais atteint, même en dehors des sentiers battus. Faites-en vous même l'expérience et venez la découvrir sans attendre chez Smeia et ses concessionnaires.

## NOUVELLE BMW X5.

**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](mailto: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 32/35

Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29

par Ahmed Kseibatj



## AUTORETRO BARCELONA 2013 TROIS DÉCENNIES CÉLÉBRÉES

L'Auto Retro de Barcelone, qui est le salon du véhicule historique, classique et de collection le plus important d'Espagne, a offert à ses visiteurs une 30e édition des plus riches et durant laquelle les célébrations n'ont pas manqué. Activités pour enfants et autres pour adultes, voitures de collection, pièces de rechange, stands de revues ou encore une concentration de Harley-Davidson, il y en avait pour tous les goûts et tous les âges. C'était l'occasion pour nous de sillonner les allées du salon catalan, qui a attiré plus de visiteurs que lors de l'édition précédente.





INTERNACIONAL

# AUTO RETRO

*Barcelona*

5-6-7-8  
DESEMBRE '13  
30.000 m<sup>2</sup>

Caixa d'Enginyers

el Periòdic

SPORT

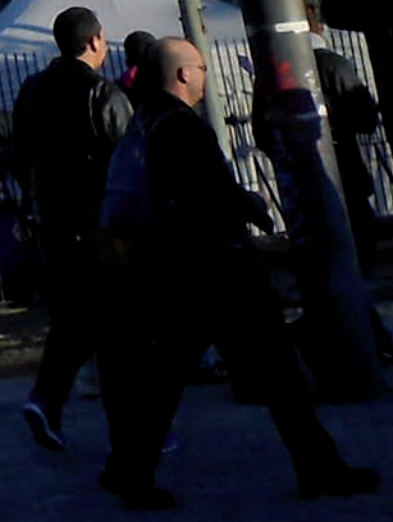
certio



Fira

RACC

Fira Barcelona



## Actualité événement



La 30e édition de l'Auto Retro de Barcelone, qui s'est tenue du 5 au 8 décembre dernier a attiré 59.200 visiteurs durant les 4 jours d'exposition sur un espace dont la superficie dépassait 30.000 m2. Pour promouvoir cette édition comme il se doit, le créateur et organisateur du salon, Fermin Sulé a, tout

naturellement, fait appel au peintre argentin Juan Carlos Ferrigno pour une affiche pleine d'histoire. L'Argentin dont nous avons déjà publié quelques œuvres lors d'éditions précédentes a choisi de célébrer un autre symbole de l'histoire de l'automobile en Catalogne, à savoir l'Autodrome national de Terramar,





inauguré il y a 90 ans de cela avec le pilote Tazio Nuvolari et sa Chiribiri, comme protagonistes. Quoi de mieux pour attirer les passionnés des 4 roues, qui se sont distingués par le passé. Dès leur entrée, les visiteurs sont accueillis par une horde de Coccinelles, mais aussi de Combis. C'est là

l'occasion pour faire ses adieux au véhicule mythique de Wolfsburg, puisque la production au Brésil a pris fin. Cet espace d'exposition doit son originalité et son authenticité au Club des amis de Volkswagen de Catalogne, qui fêtait également ses 30 ans. En effet, c'est en 1983 qu'un groupe d'inconditionnels





de la Coccinelle a réussi, pour la première fois à en réunir plus d'une centaine dans la capitale catalane. Après ce voyage dans le temps, les enfants qui ont accompagné leurs parents ne l'ont aucunement regretté, puisqu'une piste de karting leur permettait de prendre le volant pour la première fois, pour quelques-uns d'entre eux. Pour les plus âgés, dont ce n'était pas la première, ils ont eu droit à un atelier qui leur permettait de passer l'épreuve du permis, tout comme dans les années 50. Mais si le public a afflué en masse, c'est avant tout pour admirer des modèles comme la Porsche 944 ou encore la Ferrari Testarossa, dont ils pouvaient devenir propriétaire s'ils le souhaitaient, puisque la plupart des modèles étaient mis en vente.

Dans la partie couverte de l'Auto Retro, Seat était une des rares marques qui a choisi de célébrer plusieurs des véhicules qui ont marqué son histoire. Les autres stands exhibaient les impressionnantes collections de différents clubs de la région, à l'instar de celui des Amis de Volkswagen de Catalogne qui ne s'est pas contenté d'un espace à l'extérieur. Chaque allée comptait son lot de bijoux qui n'ont rien perdu de leur luisance, malgré le poids des années et toute l'évolution qu'a connue le monde du design automobile.

Le rétro n'a jamais autant été à la mode que durant ces dernières années, puisque des modèles comme la Lamborghini Countach, l'Alpine A110 ou encore l'anglaise Marcos se font de plus en plus rares. Mais ce qui est plus rare encore par moment, ce sont les pièces de rechange qui avaient aussi droit à leur espace dédié pour le plus grand bonheur de propriétaires devant un large choix pour des modèles plus anciens les uns que les autres. Pour cette 30e édition et pour la première fois, l'Auto Retro de Barcelone a également réservé un

espace pour une exposition complète de camions et autobus classiques, qui a principalement ravi les plus jeunes, car certains modèles apparaissent de façon récurrente dans des dessins animés.

Les deux roues n'étaient pas en reste, avec des stands qui leur étaient entièrement dédiés et des modèles remontant aux années 30. Harley Davidson était tout naturellement de la partie, avec une forte concentration le dernier jour à savoir, le 8 décembre dernier, permettant aux visiteurs de vivre un « American Day » en bonne et due forme.

Une fois encore et plus que jamais, l'Auto Retro de Barcelone a tenu ses promesses et réussi à attirer un public plus nombreux. Rendez-vous donc l'année prochaine aux mêmes dates, pour un autre voyage dans le temps.



**HYUNDAI**

# MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE

## Les voyants sont au rouge, mais....

À rebrousse-poil de la tendance générale négative du marché automobile- les statistiques de l'AIVAM à fin décembre 2013 font état d'une baisse des ventes des véhicules particuliers de 7,33% à 120.766 unités- le segment du luxe a tiré son épingle du jeu, surtout durant le dernier mois de l'année, grâce à un facteur exogène inattendu et à priori négatif, l'établissement d'une nouvelle taxe sur les voitures dont le prix dépasse 400.000 DH.

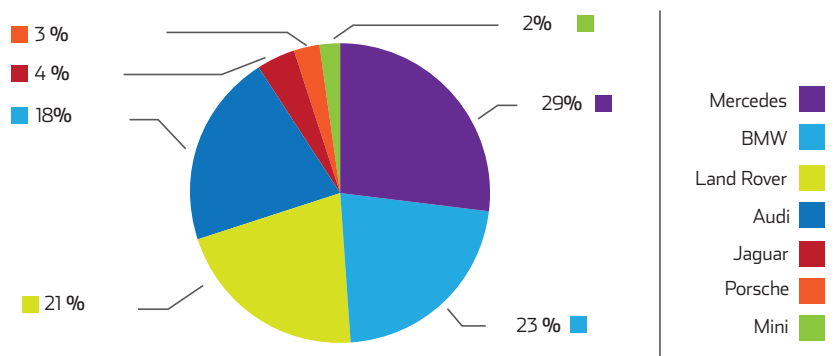
À quelque chose malheur est bon. Ce proverbe traduit la situation ambivalente que vit le marché de l'automobile de luxe au Maroc. Et pour cause, la taxe qui a récemment frappé le segment a poussé beaucoup de clients à sortir leur chèque et passer commande avant fin décembre, histoire d'échapper à la nouvelle imposition. Une aubaine, certes, pour les importateurs qui se sont frotté les mains au mois de décembre, avec des volumes qui ont parfois doublé ceux de l'année précédente à la même période. Mais cet engouement exceptionnel donne toute la mesure de l'impact psychologique de la nouvelle taxe sur le client. Un impact dont l'effet inverse se traduira au niveau des chiffres juste après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de finances. C'est un risque auquel les opérateurs sont loin d'être insensibles. Ces derniers ont, en effet, dénoncé la taxe et l'ont considérée comme une mesure aux relents populistes, puisque non seulement elle n'apportera que 50 millions de DH aux caisses de l'État, mais elle va lui faire perdre beaucoup plus. En effet, seule une partie infime du parc automobile marocain sera concernée du fait que seulement 8% des ventes annuelles de voitures seront concernées !!!

Il est à noter que la nouvelle taxe sur les voitures de luxe, qui est entrée en vigueur au 1er janvier 2014, vise quatre segments de voitures en fonction de leur prix de base. Ainsi, les véhicules qui coûtent entre 400.000 et 600.000 DH seront soumis à un taux de 5%. Ceux dont le prix s'affiche entre 600.000 et 799.999 DH subiront un taux de 10%. Pour les véhicules dont le prix oscille entre 800.000 et 1 million DH, ce taux atteindra 15%. Enfin, au-delà du million de dirhams, le taux culminera à 20%.

Cette nouvelle est d'autant plus mauvaise qu'elle coïncide avec l'installation de quelques marques

prestigieuses sur notre marché, enhardies par des signes de bonne santé que reflète un taux de croissance à deux chiffres.

Côté statistiques, l'engouement de la clientèle durant le mois de décembre a été pour une grande partie dans la performance enregistrée par le segment du luxe, qui s'est globalement mieux comporté par rapport aux autres catégories. En chiffres, c'est Mercedes qui occupe la place de leader dans ce segment, avec 1.777 unités contre 1.552 une année auparavant, soit une hausse de 14,50%. Il est à noter que le pic des ventes a été enregistré au mois de décembre avec 264 ventes réalisées, soit presque le double du volume vendu à la même période en 2012 (176). Cette bonne santé s'explique essentiellement par le succès de la nouvelle Classe A et dans une moindre mesure de la Classe B, mais également des bonnes ventes de la CLA. Sur la deuxième marche du podium, on retrouve BMW, qui a réussi à écouler 1.399 voitures en 2013 contre 1.566 en 2012, soit une baisse de 10,66%. Bien évidemment, le mois le plus fructueux est celui de décembre, avec





311 unités écoulées, contre seulement 198 à la même période de l'année précédente. D'après les chiffres, ce sont la 318 d et la 520 d qui ont intéressé le plus la clientèle de la marque à l'hélice.

La marque bavaroise est talonnée par Land Rover, qui a réussi à vendre 1.361 unités, contre 1.245 une année auparavant, soit une hausse de 9,32%. Cette performance est due surtout au succès inébranlable de la coqueluche de la gamme, la Range Rover Evoque, qui s'est écoulée à plus de 300 unités. Ceci n'est en revanche pas le cas du Range Sport qui, en fin de vie, a vu ses ventes péricliter. Toutefois, l'accueil réservé au nouveau modèle augure de bons jours pour ce 4X4 très prisé par la bourgeoisie marocaine. Chez la marque anglaise, la réaction des clients à la mise en place de la nouvelle taxe a été encore plus manifeste, puisque pas moins de 242 véhicules ont trouvé preneur au mois de décembre 2013, contre seulement 109 une année auparavant !!!!

C'est le cas également de la marque aux anneaux, qui s'est contentée de la quatrième place avec 1.357 ventes cette année, contre 1.464 en 2012, soit une contre-performance de 7,31%. En effet, Audi a réalisé un mois de décembre exceptionnel en vendant 222 voitures contre 142 en 2012. Parmi les modèles qui se sont plutôt bien comportés durant cette période, on trouve l'A4 TDI 120 ch qui a trouvé 171 preneurs. La Q5 TDI 177 ch a également bien tiré son épingle de jeu avec 99 ventes enregistrées.

Loin derrière, se profile une autre marque anglaise prestigieuse, Jaguar, qui compte à son actif 243 ventes à fin décembre 2013, alors qu'elle a réussi à écouler 279 unités lors de la même période l'année précédente, enregistrant ainsi une baisse de 12,90 %. L'essentiel des ventes est toujours réalisé par la XF, qui dispose d'un grand capital de séduction grâce à son esthétique mêlant élégance et sportivité et à son raffinement. C'est sa version diesel 2.2 litres de 190 ch qui se distingue par son étonnante frugalité et son

prix compétitif qui remporte la palme des meilleures ventes, avec 155 clients séduits. Il sied, par ailleurs, de saluer la performance de la limousine XJ qui, grâce à sa prestance et à son raffinement, fait mieux que se défendre dans une catégorie d'habitude trustée par les productions d'outre-Rhin. La limousine de la marque au félin a réussi à écouler 45 unités. Il y a lieu de noter enfin le bon démarrage de l'aguicheuse F-Type, qui a réussi à accrocher 18 clients.

La sixième place de ce classement est revenue à Porsche. La marque de Zuffenhausen a réalisé le taux de croissance le plus élevé dans le segment du luxe cette année. En effet, ses ventes ont bondi de 154 à 189 unités, soit une hausse de 22,73%. Comme prévu, c'est le mois de décembre qui a été le plus fécond, avec des ventes qui se sont établies à 38 contre seulement 17 à la même période de l'année d'avant. La meilleure performance des ventes est à mettre à l'actif du mois de décembre, avec 38 voitures vendues. Le modèle phare reste incontestablement le Cayenne dans sa version V6 3.0 TDI 240 ch, qui a réussi à lui seul à attirer 123 clients. La Panamera diesel vient en seconde position avec vingt cinq clients.

Enfin, la marque Mini a finalisé 133 transactions en régression de 34,16 % par rapport à l'année dernière. Quant au modèle le plus attractif de la gamme, c'est incontestablement la Mini Contryman diesel.

Il sied avant de conclure de signaler que le marché toutes catégories confondues a enregistré un repli en 2013 par rapport à l'année d'avant. Ainsi, le volume des ventes des véhicules particulières (CBU +CKD) selon l'AIVAM (Association des Importateurs des Voitures au Maroc) s'est établi à 120.766 unités, soit une régression de 7,33% par rapport à 2012 au cours de laquelle le marché a enregistré 130.316 immatriculations. Il faut dire que les importateurs ne se faisaient guère d'illusion après un début de saison laborieux et l'absence de l'effet de levier du Salon « Auto Expo » qui, rappelons-le, est bisannuel.

# Mercedes-Benz

**MERCEDES AMG VISION GRAN TURISMO**

L'ÉTOILE DU FUTUR



AUTOCONCEPT





Conçu au départ pour le jeu de course Gran Turismo 6, le concept-car Mercedes AMG Vision Gran Turismo est un imposant coupé deux places à moteur avant, dont les lignes traduisent une synthèse entre le passé de la marque à l'étoile et le design que l'on retrouve sur ses productions actuelles. Quant à l'intérieur, on y trouve une inspiration du monde de la course, notamment de la F1.

AUTOCONCEPT





Présenté en taille réelle au dernier Salon de Los Angeles, le concept a suscité un certain intérêt du public. Les amateurs fortunés peuvent toujours avoir ce joujou dans leur garage, car si Mercedes ne compte pas produire ce modèle, c'est en revanche le cas d'une petite société américaine spécialisée dans les véhicules de luxe sur-mesure, nommée J & S World Wide Holdings. Ayant déjà fabriqué une réplique de la dernière Batmobile, elle va fabriquer cinq exemplaires de la Mercedes AMG Vision Gran Turismo, qui seront vendus environ 1.100.000€ l'unité.

Cette série très limitée sera basée sur la SLS AMG GT. Exit donc, le V8 biturbo de 585ch et 800 Nm de couple imaginé lors de la conception chez Mercedes et place à un V8 atmosphérique 6.2L de 591ch et 650Nm relié aux roues arrière via la boîte automatique à sept rapports.

Sous sa peinture « chrome », la Vision Gran Turismo cache une carrosserie en fibre de carbone permettant de gagner environ 91 kg par rapport à la SLS pour atteindre 1.604 kg environ. Cela laisse augurer de performances en hausse. Esthétiquement, l'aile arrière rétractable du concept sera préservé, tout comme les superbes jantes. L'habitacle de la SLS sera légèrement modifié.

On imagine bien que ce bolide à la production très limitée deviendra dès son lancement un futur Collector. Deux exemplaires sont déjà réservés à l'Europe, deux autres au Moyen-Orient et le dernier aux États-Unis. L'un de ces cinq a déjà été commandé.

Pour le commun des mortels, ce très exclusif supercar reste accessible sous sa forme virtuelle imaginée par Mercedes et AMG, dans Gran Turismo 6.



# 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



# PORSCHE

## 918 SPYDER

## MISSILE ÉCOLO



Vingt-sept ans après la 959 et dix ans après la Carrera GT, la Porsche 918 Spyder démontre à nouveau tout le savoir-faire de la marque allemande sur le plan technologique, réussissant la synthèse idéale entre la voiture zéro émission en ville, l'engin de course et le laboratoire de solutions nouvelles. Un supercar qui fascine, parce qu'il repousse les lois de la physique et défriche un terrain encore inconnu dans le créneau de l'automobile sportive. La preuve en est que la Porsche 918 Spyder, est la voiture de série la plus rapide sur la Nordschleife. En effet, elle parcourt les vingt kilomètres de la boucle nord du célèbre circuit du Nürburgring en seulement six minutes et cinquante-sept secondes ! Son tarif très élitiste et sa production limitée à 918 exemplaires numérotés font déjà de ce bolide d'exception un véritable collector.





Esthétiquement, les lignes de la 918 traduisent une filiation avec les récentes productions de la marque, tout en conférant à ce supercar une vraie singularité. Ainsi, la sensation d'être à bord d'un prototype du Mans est confirmée par la vision, vers l'avant, des ailes saillantes, et, dans le rétroviseur, d'un épaulement carré. Le recours à une carrosserie en plastique renforcée de fibres de carbone se greffant à une cellule monocoque en carbone participe à contenir le poids à 1.674 kg, tandis que l'emplacement le plus bas et le

plus au centre possible des éléments pesant plus de 50 kg engendre une prépondérance des masses sur l'arrière.

Pour les plus sportifs, il est possible de gagner encore 41 kg en s'offrant le pack Weissach. Ce dernier donne droit à une coque en carbone apparent, des sièges drapés de suédine ou d'un tissu ignifugé, une visserie en titane, des jantes en magnésium et des appendices aérodynamiques supplémentaires. L'isolation





acoustique quasiment éliminée augmentera également le bruit magique du V8 de course dans l'habitacle. Visuellement, la version Weissach se distingue par ses équipements aérodynamiques spécifiques, tels que les ailettes installées derrière les passages de roue arrière et l'aile arrière.

Cependant, la pièce maîtresse d'un tel bolide se trouve évidemment sous le capot. Il s'agit ici d'un V8 de 4,6 litres à injection directe d'essence de la RS Spyder,

couronné de multiples victoires dans les championnats d'endurance américains. Il affiche 608 ch à 8.700 tr/min. Deux moteurs électriques viennent lui prêter main forte, crédités de 129 ch à l'avant et de 156 ch à l'arrière. Le premier associé à un arbre de transmission permet à la 918 de bénéficier de quatre roues motrices. Ce moteur se désaccouple à partir de 265 km/h !

La présence des moteurs électriques garantit, c'est une première pour un supercar, un rayon d'action de



30 km sans bruit et sans émettre le moindre gramme de CO<sub>2</sub> et dans le meilleur des cas, des accélérations capables d'enrhumer bien des GTI (0 à 100 km/h en 6,9 s et une vitesse de pointe de 150 km/h). Avec les 887 ch des trois moteurs gérés par une électronique sophistiquée, les accélérations sont ahurissantes : le 0 à 100 km/h est expédié en 2,6 secondes, le 0 à 200 km/h en 7,3 s et le 0 à 300 km/h en 19,9 s. Et cerise sur le gâteau, la consommation est homologuée à 3,1 l/100 km, soit des rejets de CO<sub>2</sub> de 72 g/km.

Bien qu'elle soit un supercar d'exception, la 918 n'oublie pas pour autant qu'elle est avant tout une Porsche. La tradition de la clé de contact est à gauche du volant très «vertical est là pour nous le rappeler. Quant à la finition, elle est d'un très bon niveau comme c'est l'habitude chez Porsche. L'intérieur réussit une belle synthèse entre sportivité et raffinement. L'ergonomie

est également au rendez-vous, grâce à la superbe console centrale suspendue et regroupant la plupart des fonctionnalités. Quant à la capacité de chargement, il ne faut pas se faire trop d'illusions, car déjà pas très intéressante en configuration normale, elle devient carrément riquiqui si les demi-toits escamotables sont rangés dans le coffre avant. Pour limiter les tourbillons d'air dans l'habitacle, les ingénieurs ont prévu un déflecteur qui vient se fixer sur le cadre du pare-brise. Il y a lieu de noter la présence sur le volant d'une molette rotative qui pilote les cinq modes de conduite, agissant sur la stratégie de fonctionnement des moteurs, de la boîte à double embrayage et de l'aérodynamique. Une pression sur le bouton rouge au centre de la molette



Cylindrée : 4.6L V8 + 2électriques  
Puissance : 608ch - 8600tr/min  
Couple : 540 Nm - 5600tr/min  
Transmission : 4x4

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1675 kg  
Dimension : 4.64/1.94/1.17 (L/I/h)  
Réservoir : 75 l  
Volume coffre : 110 l  
Pneumatique : 265/35 R 20-325/30 R 21

#### Performances globales

Vitesse max : 343 km/h  
0 à 100 : 2.8 s  
Consommation : 3.1 l/100  
Autonomie : 2008 km

sollicite la puissance maximale des trois moteurs, pour réaliser un tour de qualification. La voiture démarre toujours en mode électrique, mais dès qu'on enfonce significativement la pédale, le V8 va s'activer. Toutefois, le mode E-Power reste toujours en arrière-plan pour prendre le relais en cas de décélération. En basculant sur le mode « Hybrid », l'électronique s'échine à rester au maximum sur le mode électrique pour réduire la consommation. Avec le mode « Sport Hybrid », le V8 fonctionne en permanence avec l'appui des moteurs électriques. Quant au programme « Race », il fait travailler les trois moteurs ensemble et dispose de lois de passages de la boîte de vitesses PDK beaucoup plus rapides. Avec ce mode, le V8 recharge plus rapidement

la batterie. Sur ce dernier point, il sied de préciser qu'avec une prise standard, il faut près de quatre heures pour recharger la batterie, mais avec la station de recharge proposée par Porsche, la durée se réduit à 25 minutes.

En définitive, la 918 Spyder vient de confirmer l'intention de Porsche d'être l'un des acteurs majeurs de la mutation que connaît actuellement le monde des supercars et qui se matérialise par le recours de plus en plus accru à la technologie hybride. Grâce à un potentiel mécanique bluffant et à des qualités dynamiques de haut vol, la 918 n'entend pas amuser la galerie et a de quoi sérieusement inquiéter sa rivale la plus directe, la Ferrari.

par Amal Razine



# MASERATI

## GHIBLI

### UN NOUVEAU SOUFFLE POUR LE TRIDENT

La fusion entre Fiat et Chrysler a permis à plusieurs marques du groupe de prendre davantage de risques afin, notamment, de séduire de nouveaux publics et de s'attaquer à de nouveaux segments. C'est le cas de Maserati, dont la nouvelle stratégie lui permettra d'atteindre des objectifs de vente bien plus importants. Pour cela, la marque au trident peut notamment compter sur celle qui lui permet de s'attaquer à un nouveau segment, à savoir la Ghibli. Une entrée de gamme de choix pour Maserati, qui devient, ainsi plus « accessible », offrant pour la première fois à ses clients des motorisations diesel.







Cylindrée : 3.0L V6 inj. dir. bi-turbo  
Puissance : 410ch - 5500tr/min  
Couple : 550 Nm - 1750tr/min  
Transmission : 4x4

**Poids et mesures**

Poids à vide : 1870 kg  
Dimension : 4.97/1.95/1.46 (L/I/h)  
Réservoir : 80 l  
Volume coffre : 500 l  
Pneumatique : 245/40 R 20 - 285/35 R 20

**Performances globales**

Vitesse max : 284 km/h  
0 à 100 : 4.8 s  
Consommation : 15.2/7.8/10.5 l/100  
Autonomie : 632 km



Après le lancement de la nouvelle Quattroporte, il était temps pour la Ghibli de sortir des cartons, afin de consolider la nouvelle stratégie de Maserati, qui devrait bientôt compter sur son SUV, le Levante. En effet, la marque au Trident a été, on ne peut plus claire en annonçant un objectif de production atteignant les 50.000 unités en 2015, alors qu'en 2012, ce chiffre était d'à peine 6.200 véhicules. La production journalière pourrait même atteindre les 135 exemplaires dans l'ex-usine Bertone de Grugliasco, que la marque italienne a repris pour assembler la Quattroporte et

la Ghibli. Pour atteindre son objectif, Maserati devait également revoir ses prix à la baisse, pour offrir un modèle plus abordable, mais qui répond aux standards qui ont permis à la marque d'avoir la renommée qu'elle a aujourd'hui à travers ses différents modèles. Pour faire face à des rivales bien installées depuis des années à l'instar de l'A7 d'Audi ou encore de la Porsche Panamera, la Ghibli a pu compter sur le soutien de sa grande sœur, la Quattroporte, qui lui a prêté sa plateforme dont l'empattement a été raccourci de 17 cm. Mais c'est avant tout à travers son look qu'elle

trouvera preneur sur un segment où les allemandes prônent la sobriété. Sobre, elle l'est aussi, mais comme toute italienne qui se respecte, chacune de ses lignes transmet émotion et reflète la sportivité à laquelle elle prétend. La berline met en avant une silhouette de coupé, avec des lignes élégamment agressives et un regard des plus félins. Pour sa face avant et plus précisément pour sa calandre, la plus petite de la famille s'est inspirée de la GranTurismo, accentuant ainsi les lignes du capot et les ailes avant, dont les courbes ne laisseront personne indifférent. De profil, la force de l'italienne se concentre dans une ligne qui s'étend des ouïes latérales jusqu'aux feux arrière. La poupe de la Ghibli porte fièrement les signes distinctifs

de Maserati, pour perpétuer la tradition de la marque au trident. Pour faire face à ses rivales allemandes, l'italienne se devait également de soigner son habitacle et il faut dire que sportivité et élégance sont au rendez-vous. Offrant un intérieur spacieux pour 4 passagers, la place centrale arrière étant inconfortable à cause du tunnel de transmission, elle se dote de série du fameux cuir Poltrona Frau et permet à son conducteur de bénéficier d'une interface intuitive. Grâce à l'écran tactile Maserati Touch Control (MTC) de 8,4" juché au centre de la planche de bord, il est possible d'ajuster différents réglages embarqués, alors que d'autres boutons, le long du levier de vitesses, viennent compléter la panoplie. La liste d'équipements





de la Ghibli ne manquera pas de séduire une clientèle exigeante, à travers notamment les pédales réglables, le système audio Bowers & Wilkers avec ses 15 haut-parleurs, mais également le Wi-Fi disponible via les réseaux locaux sans fil. Comme tout véhicule de ce standing, l'offre de personnalisation ne manque pas et chacun pourra avoir une Ghibli à son image.

Le choix est également proposé au niveau des motorisations avec deux V6 essence de 330 ch et 410 ch et pour la première fois pour une Maserati, un V6 diesel de 275 ch. Les trois moteurs sont couplés à la boîte auto ZF 8 rapports, qui permet de basculer entre 5 modes différents, à savoir Auto Normal, Auto Sport, Manuel Normal, Manuel Sport et Increased Control

Efficiency (I.C.E) pour les écolos qui veulent réduire leurs consommations. Afin d'offrir une expérience de conduite que les conducteurs ne sont pas prêts d'oublier, la propulsion a été dotée d'un différentiel à glissement limité mécanique de série, pour afficher un blocage de 35% en accélération et de 45% en décélération. Pour devenir acquéreur de la, très prisée, Maserati Ghibli ; il faut compter à partir de 780.000 DH pour le diesel alors que le prix des versions essence dépassent le million de DH. Voilà des prix auxquels les clients de la marque au trident n'ont pas l'habitude mais qui permettent à de nouveaux d'intégrer le cercle restreint des privilégiés de la marque, qui s'agrandira de jour en jour.





## MUSTANG MUSCLE CAR À TENDANCE ÉCOLO

Il y a peu, ces deux notions étaient loin d'être compatibles, mais la conjoncture actuelle ne pouvait épargner le Muscle Car par excellence, dont la réputation s'est amplifiée au fil des ans. Pour sa sixième génération, la Ford Mustang a été dévoilée, simultanément dans six villes différentes, à savoir New York, Los Angeles, Shanghai, Sydney, Dearborn, mais surtout Barcelone, puisque c'est la première fois que l'américaine sera officiellement lancée sur le marché européen.





Pour sa vocation désormais, mondiale, la Mustang a quelque peu radouci ses lignes, mais surtout revu ses motorisations à une ère où les consommations sont épiées que ce soit par les clients ou la concurrence. Celle qui fête son demi-siècle d'existence en 2014 a su faire sa révolution, tout en restant fidèle à ce qui fait son succès pour ne pas déboussoler ses aficionados. Visant une clientèle plus large et plus diversifiée, elle s'attaquera à plusieurs nouveaux marchés à l'instar de la Russie, de l'Australie, de l'Afrique du Sud et, bien évidemment, de la Chine. V6 et V8 seront tout naturellement au rendez-vous, mais l'américaine proposera également un 4-cylindres EcoBoost alors que la rumeur, quant à la commercialisation d'une

version diesel, d'une hybride et d'une autre électrique, se fait plus persistante. Si l'une de ses 3 versions venait à voir le jour, ce serait une première pour le Muscle Car, toujours dans une perspective de baisse de consommation et de réduction d'émission de CO2. Ces préoccupations n'ont en rien altéré la sportivité de l'américaine, comme en témoigne son look.

En effet, la Mustang a beau gagner en rondeur, sa sportivité et son agressivité sont toujours au rendez-vous. Inspirée du concept Evos, dévoilé en 2011 au salon automobile de Détroit, la plus sportive des Ford perpétue la tradition en ne faisant aucune référence à la marque, que ce soit sur la carrosserie ou dans l'habitacle. Sur la calandre avant, qui s'est débarrassée



Cylindrée : V6 3.7i DACT 4951 cm<sup>3</sup>  
Puissance : 300 ch - 6500 tr/min  
Couple : 270 Nm - 4000 tr/min  
Transmission : Arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide : ---- kg  
Dimension : 4.78/1.87/1.41 (L/I/h)  
Réservoir : -- l  
Volume coffre : --- l  
Pneumatique : 215/60TR17

#### Performances globales

Vitesse max : --- km/h  
0 à 200 : - s  
Consommation : --- l/100  
Autonomie : --- km



de ses imposants feux anti-brouillard présents sur les précédentes générations, le cheval trône, plus que jamais, en vedette. Travaillant son regard, grâce à de nouveaux feux à LED, elle se montre tout aussi intimidante et sportive que moderne. Le long capot sculpté est toujours au rendez-vous, ainsi que la ligne de toit, tout naturellement basse, qui permettent à cette voiture mythique de rester fidèle à elle-même, tout en évoluant considérablement. À l'arrière, Ford a prôné force et simplicité, à travers des feux à LED à signature unique et l'abandon du logo rond qui laisse place à un cheval galopant en liberté.

S'il y a bien un reproche qui est constant quand il s'agit de voitures américaines, il concerne bien évidemment l'intérieur. Mais cette fois, la Mustang a soigné son habitacle pour offrir à ses futurs occupants une qualité jamais présentée jusque-là dans les générations précédentes. Repensé, l'habitacle se veut plus spacieux et surtout plus ergonomique. Le conducteur se retrouvera face à un tableau de bord dont les instruments ont été agrandis pour un affichage plus clair et un nouvel écran tactile a fait son apparition. L'américaine a également eu droit à une sellerie redessinée et qui est désormais réfrigérante et chauffante. La sixième génération offre aussi une ouverture de portes et un démarrage sans clé, des palettes au volant sans oublier un espace accru dont

pourront profiter les passagers arrière, qui auront plus d'espace dans le coffre pour loger leurs bagages.

Mais ce qui fait le plus jaser depuis la présentation de la nouvelle Mustang, c'est bien évidemment le nouveau bloc 2,3l turbo qui lui permettra de toucher un public plus large, aux côtés des V6 et V8 proposés. Entièrement en aluminium et doté d'une injection directe, d'une distribution à calage variable et d'un turbo Twincroll, le 4-cylindres développe 309 ch pour un couple de 407 Nm.

Alors que les performances n'ont pas encore été communiquées, il faut dire qu'avec les caractéristiques techniques qu'elle présente, la concurrence n'a qu'à bien se tenir. En effet, la Mustang a droit à une suspension indépendante à bras intégrés, des portes-fusées en aluminium, pour afficher un poids réduit, mais la principale nouveauté technique par rapport à la génération précédente se situe au niveau de l'arrière, avec le remplacement de l'essieu rigide par un train indépendant. Autant dire que dès les premiers essais, le changement de comportement sur la route sera mis en avant. Alors que la commercialisation est attendue au 3e trimestre 2014 aux U.S.A, la nouvelle Mustang a déjà séduit son public grâce aux différentes nouveautés qu'elle accueille. Il ne reste plus qu'à patienter avant de la voir rouler sur les routes des 4 coins du monde.

# LOFT

## RESTAURANT & BAR

---

### FORMULE DU MIDI

Entrée+plat ou plat+dessert=110 dh

Ouvert 7 jours / 7 - Service midi / minuit

par Amal Razine



## M4

### AU QUART DE TOUR



Depuis le lancement de la Série 4, sa version la plus sportive, œuvre de Motorsports, se faisait attendre de pied ferme par les fidèles de la marque à l'hélice. La BMW M4 s'est enfin dévoilée au public. Avec un nouveau nom, un nouveau moteur et un look agressif, elle écrit une nouvelle page de la légende M, qui s'amplifie de jour en jour, 28 ans après la conception de la première M3. Le nouveau coupé bavarois avant même d'investir les routes, confirme son statut d'icône dans ce segment où les rivales ne manquent pas.







La Série 3 coupé n'existe plus, place à la Série 4. Si elle a fait parler d'elle dès sa présentation officielle, il est inutile de mentionner l'enthousiasme généré par le lancement de sa version la plus sportive. La M4, comme tous les véhicules qui sont passés entre les mains des génies de Motorsports GmbH, promet des sensations uniques à tous les niveaux. Au premier coup d'œil jeté à la bête allemande, vos cinq sens s'éveillent plus que jamais à l'instar de votre vue qui sera transcendée par la force des lignes et votre ouïe qui aura droit à une symphonie orchestrée par un tout nouveau 6-cylindres et sa chorale comptant 431 canassons. Un spectacle à ne rater sous aucun prétexte !

La silhouette de la Série 4 a rapidement fait des adeptes, grâce à ses lignes sportives, la M4 mise sur un look bien plus musclé, sans pour autant perdre l'élégance que l'on retrouve sur les différents modèles de la marque. La BMW M4 annonce la couleur d'emblée et joue la carte de l'intimidation à travers ses naseaux à doubles lames noires, son long capot

bien musclé avec ses lignes galbées, son bouclier élargi accueillant trois grandes prises d'air, sans oublier bien évidemment son regard perçant à travers ses Angel Eyes. De profil, la force des lignes du coupé est incontestable, avec une ouïe M redessinée. À l'arrière, également et tout naturellement, la sportivité de la bavaroise se manifeste à travers son béquet arrière en plastique renforcé de fibres de carbone, son imposant logo M4, son diffuseur arrière et ses doubles embouts d'échappement. Une vraie leçon de sportivité et d'élégance signée Motorsports.

« Le design de l'intérieur a un impact visuel qui fait monter le style BMW M d'un nouveau cran, grâce à son caractère déterminé, son pouvoir émotionnel et sa verve dynamique », come l'explique Karim Habib, responsable du design BMW. En effet, si le tableau de bord, ergonomique et orienté vers le conducteur, semble plutôt classique et semblable à celui de plusieurs modèles, elle a droit à plusieurs éléments qui marquent sa différence. C'est en toute légitimité



Cylindrée : 3.0L 6cyl.inj.dir. twinturbo  
Puissance : 431ch - 5500tr/min  
Couple : 550 Nm - 1850tr/min  
Transmission : Arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1497 kg  
Dimension : 4.67/1.87/1.38 (L/I/h)  
Réservoir : 57 l  
Volume coffre : 445 l  
Pneumatique : 215/60TR17

#### Performances globales

Vitesse max : 250 km/h  
0 à 200 : 4,1 s  
Consommation : 11.1/6.9/8.3 l/100  
Autonomie : 570 km

qu'elle se dote d'équipements exclusifs, notamment un volant sport M, alliant cuir et chrome, des sièges baquets M avec des surpiqûres et un ciel de pavillon en anthracite. Bien que la liste des équipements soit impressionnante, celle des options l'est tout autant, pour que les futurs clients puissent personnaliser et même améliorer la sportivité de la M4 grâce au programme Options BMW Individual.

Pour ce nouveau modèle, BMW a décidé d'opter pour un 6-cylindres en ligne et sa technologie M TwinPower Turbo couplé, en option, à une boîte M à double embrayage et 7 rapports. Ce premier bloc turbo adopté par un modèle M, développe 431 ch pour un couple de 550 Nm. Ces chiffres promettent des performances décoiffantes, d'autant plus que la M4 compte 80 kg de moins que la dernière génération de la M3 Coupé. C'est grâce à l'utilisation de matériaux ultralégers et plus précisément le plastique renforcé par des fibres de carbone, que ce gain de poids a été possible, maximisant ainsi le dynamisme, tout en minimisant les

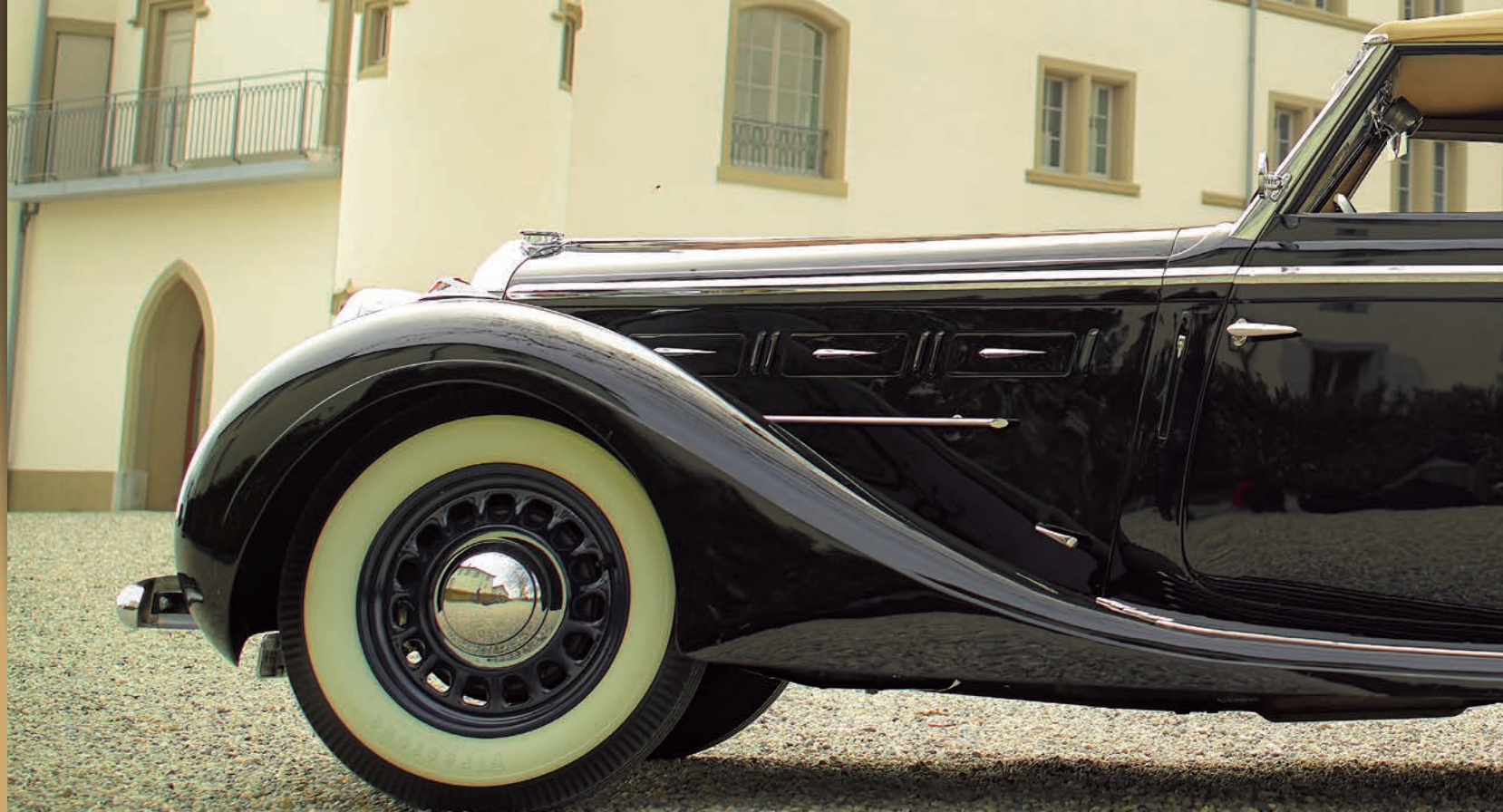
consommations de carburant (une baisse de plus de 25% en comparaison avec les générations précédentes de la M3 Coupé). Les ingénieurs Motorsports n'ont pas lésiné sur les moyens pour que les performances du coupé soient au point, travaillant en étroite collaboration avec les pilotes professionnels de la firme. Et après des heures d'essai sur le Nürburgring et les nombreux réglages, la M4 pulvérise le 0 à 100 km/h en 4,1 s, en automatique lors qu'il faut compter 4,3 s pour la boîte manuelle. La vitesse maximale est bridée électroniquement à 250 km/h mais il est possible de gagner 30 km/h en optant pour le pack M Driver.

Plus puissante, plus moderne, plus sportive, plus économique... difficile de ne pas tomber sous le charme de la nouvelle BMW M4 qui perpétue, certes, le succès de la M3 Coupé, tout en écrivant une nouvelle page sous un nouveau nom. La M3 Coupé est morte, vive la M4 !

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

# CHRISTOPH GROHE


LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ





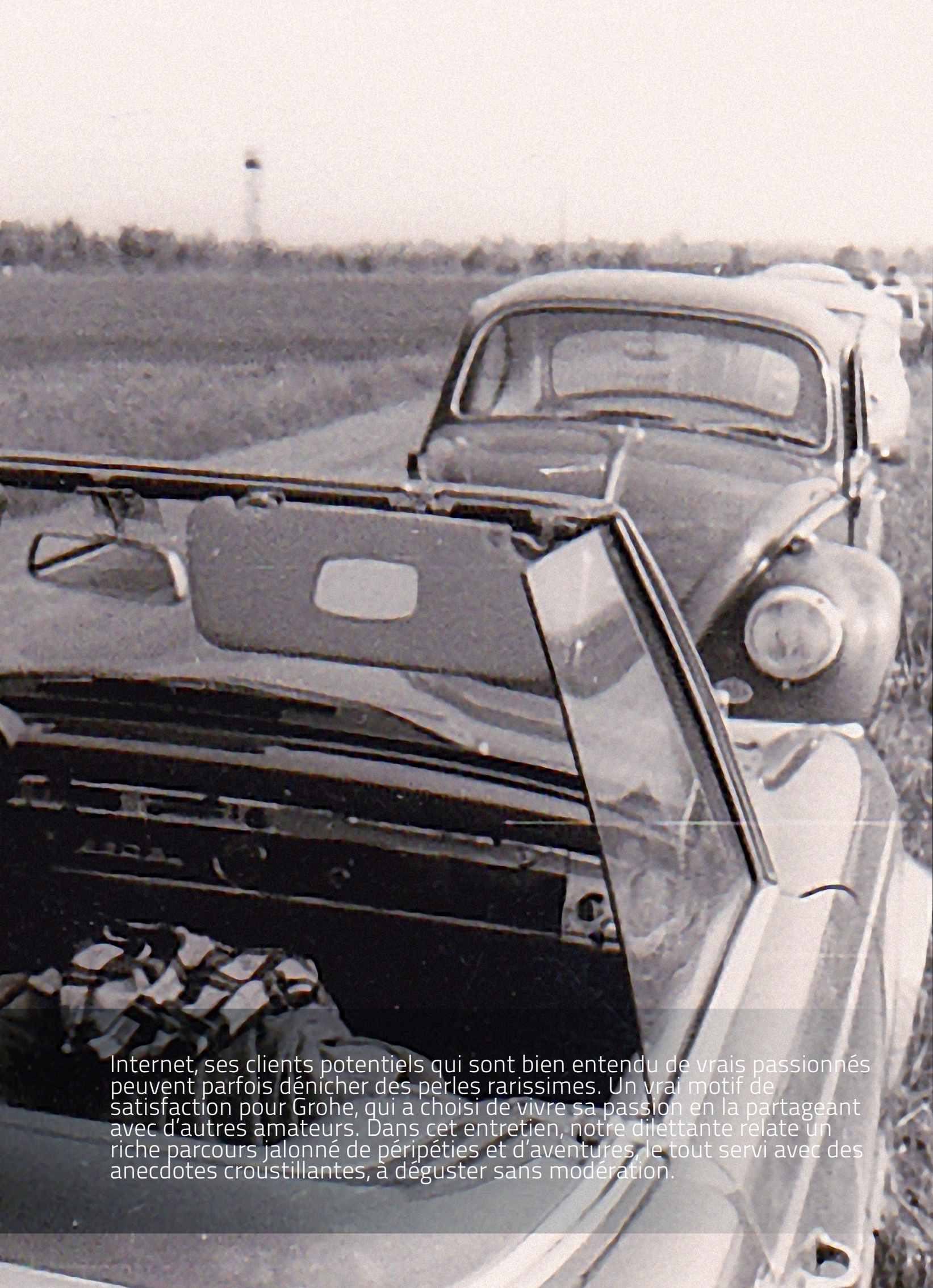
## CHRISTOPH GROHE

LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ



Dans la Mercedes 250 SL de mon père en 1966

Dès sa plus tendre enfance, Christoph Grohe a appris à sentir l'odeur de l'essence et ses tympans se sont familiarisés avec le bruit des moteurs. Cet intérêt pour l'automobile a presque rythmé son adolescence et carrément pris une tournure plus passionnante à l'orée de son passage à l'âge adulte. Contrairement à la majorité des collectionneurs qui prônent la discrétion, cet épicurien a décidé de faire de sa passion un vrai métier, en devenant un vendeur professionnel de voitures de collection. Sur son site



Internet, ses clients potentiels qui sont bien entendu de vrais passionnés peuvent parfois dénicher des perles rarissimes. Un vrai motif de satisfaction pour Grohe, qui a choisi de vivre sa passion en la partageant avec d'autres amateurs. Dans cet entretien, notre dilettante relate un riche parcours jalonné de péripéties et d'aventures, le tout servi avec des anecdotes croustillantes, à déguster sans modération.

**CHRISTOPH  
GROHE**  
LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ



Bricoleur consciencieux dès mon plus jeune âge, en 1967 en Allemagne.

### Comment avez-vous attrapé le virus de la passion pour l'automobile ?

J'ai toujours été passionné de mécanique, bricoleur averti et amateur de modélisme (planeurs et automobiles). Mon arrière grand-père paternel était horloger dans la fameuse Vallée de Joux, en Suisse, aujourd'hui pôle mondial de l'horlogerie de luxe. À l'âge de 16 ans, un ami de mon quartier a reçu en cadeau d'une tante une moto monocylindre AJS de 250 cc je crois. Afin de la faire démarrer, nous la poussions en haut de la colline derrière chez nous puis descendions les deux assis dessus, au bout de quelques dizaines de tentatives, elle a démarré. Nous avons ensuite utilisé cette moto non immatriculée pour faire des virées de nuit, en toute illégalité, sans permis, alors que nous étions encore des mineurs. Puis mon voisin l'a vendue car nous trouvions nos sorties trop dangereuses, et entre temps nous parents avaient aussi été mis au courant...Je pense qu'à ce moment-là j'ai reçu une première contamination par le virus sans m'en rendre compte.

Mais là où j'ai vraiment senti que le virus de l'automobile m'avait été inoculé définitivement, c'est

lorsque j'ai soudain été tenaillé par l'envie de retrouver la Mercedes-Benz 250 SL de mon père. Elle était bleu métallisé avec un intérieur beige, et il l'a vendue en 1969 lorsque nous sommes partis de Vienne en Autriche pour nous installer en Suisse, près de Genève.

À cette époque, je me suis mis à écumer tous les garages de la région et je n'ai pas trouvé une Mercedes à mon goût. Finalement j'ai craqué pour une MGA 1600 roadster qui m'a subjugué par ses lignes et son charme british. Mais comme je n'avais pas encore 20 ans et que même en cassant ma tirelire je n'avais pas assez de moyens pour me l'offrir, c'est ma grand-mère paternelle qui m'a aidé pour son financement.

### Parlez-nous de votre première voiture ?

Cette MGA était rouge avec un intérieur en cuir noir. Elle était capable de rouler, mais elle était dans un état assez moyen. J'ai rapidement trouvé un carrossier qui a accepté de me prendre sous son aile et de m'impliquer dans le travail de restauration de la voiture (démontage, décapage, tôlerie, apprêts et peinture). J'en ai aussi profité pour refaire moi-même les panneaux de porte, une partie du faisceau électrique, et quantité de petites





Delage D6 70 Cabriolet Chapron Grand Luxe, 1937

## CHRISTOPH GROHE

LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ

choses si passionnantes que l'on peut réparer soi-même si l'on est assez bricoleur.

J'ai fait avec cette voiture un voyage jusqu'à Mulhouse, pour visiter la collection des frères Schlumpf. Puis j'ai mis le cap sur l'Angleterre pour découvrir ce nouveau monde de la voiture ancienne, alors encore inconnu pour moi. J'ai eu la chance de voyager plusieurs fois avec Hubert Patthey, pilote suisse, en son temps agent Aston-Martin, AC et Bristol et qui a malheureusement tiré sa révérence il y a quelques années. J'ai beaucoup apprécié ces virées, car elles m'ont permis de faire une immersion dans le monde fascinant des voitures anciennes. Mais j'ai été contraint de marquer un temps de répit, le temps de partir faire des études à St-Gall, tout à l'Est de la Suisse.

Prenant goût aux voitures classiques, j'ai vendu la MGA pour acheter une MG TC, bleue cette fois, avec laquelle j'ai fait un tour de Suisse en 1987. Un inoubliable périple avec le passage de tous les fameux cols alpins, arrêts à Arosa, St. Moritz, etc

Ces aventures ont définitivement ancré l'amour de l'automobile au plus profond de moi et c'est ainsi que ce virus ne m'a plus lâché depuis.

### Comment avez-vous déniché vos voitures de collection ?

Complètement obnubilé par l'automobile, j'ai procédé pendant quelques années après mes études, à des ventes pour acheter mieux et davantage : Aston-Martin DB2, Maserati 3500Gt, Lancia Flaminia Zagato, Alvis TA14 cabriolet.

Puis en 1991 j'ai franchi le grand pas : faire de ma passion un vrai métier. Aujourd'hui je dispose d'un grand réseau de « rabatteurs » ; personnages originaux, âgés, passionnés qui en toute discrétion et confiance, chinent pour mon compte des voitures ou collections cachées, oubliées, successions ou simplement des voitures en vente.

Aujourd'hui mon business me permet de vivre pleinement ma passion. Sur mon site Internet, mes clients potentiels qui sont bien entendu de vrais passionnés peuvent avoir une idée sur les voitures que je mets en vente ainsi que celles déjà vendues. On y trouve parfois de vraies perles, rarissimes. S'agissant



Panhard Levassor Type a1, 1901.



Mon MG TC à Arosa en suisse à 1800 mètres d'altitude, en 1987.





Hispano Suiza H6B Franay, 1923.



La Mercedes 250 SL de mon père qui m'a transmis le virus, en 1969.



Au ski à Davos, en Suisse, avec mon frère cadet John, en 1970.

de la première catégorie, deux véhicules sont des modèles difficiles à trouver : la Renault Viva Grand Sport qui est un rarissime et élégant cabriolet avec pare-brise rabattable et la Tatra T87, véhicule aussi rarissime, exposé dans un musée privé suédois depuis les années 1960. Quant aux voitures déjà vendues, je citerai en premier lieu ma plus grande découverte : une Delahaye 135 Competition Roadster Par Figoni et Falaschi de 1938, qui est tout simplement une oeuvre d'art sur roues. Après avoir été restauré, ce véhicule a fait Best of Show au Concours d'Élégance de Pebble Beach en 2000. J'ajouterai également l'Alfa-Romeo 1900SS Zagato Elaborata de 1955, qui est un véhicule de compétition exceptionnel, que j'ai vendu en 1996 ou encore une Alfa-Romeo 6C1750GS Roadster de 1930 carrossée par Carrozzeria Sport Milano, véhicule absolument authentique, caché pendant 45 ans, que j'ai cédé en juin 2001. Certaines pièces ont un pedigree de voiture de course comme l'Alfa-Romeo Giulietta Sprint Veloce Aliegerita de 1957 qui a été la première Alfa du rallyman Jean Rolland ou la dernière monoplace Lotus Type 45, construite en 1965.

#### Comment procédez-vous à la restauration de vos voitures ?

Avec passion, je sélectionne personnellement tous les véhicules mis en vente, mes critères étant la rareté et la qualité. Certains sont présentés en état d'origine ou ont été professionnellement restaurés, d'autres sont des projets de restauration. Lorsque c'est le cas, je dispose d'un mécanicien passionné qui prépare mes voitures en vente. Il s'agit souvent d'une remise en marche d'un véhicule après une longue période d'immobilisation :

## CHRISTOPH GROHE

LE BUSINESSMAN PASSIONNÉ

remise en route mécanique, démontage et nettoyage de l'intérieur, polish de la peinture et des chromes. Tout ce qui a de plus classique dans le domaine de la restauration, en somme.

Selon l'état des voitures, ces travaux peuvent être assez conséquents et se rapprocher d'une restauration en bonne et due forme. Là, tout un travail artisanal est mené par de vrais professionnels, pour rendre à la voiture son lustre d'antan.

### Avez-vous déjà songé à importer une voiture de collection de l'étranger ?

J'importe parfois en Suisse des voitures de l'étranger et j'exporte régulièrement vers l'Europe. Mes affaires sont aussi intra-européennes et je ne m'en plains pas. Seul bémol, les législations sont assez compliquées et différentes d'un pays à l'autre. Le pire étant le manque de clarté dans les différentes tarifications douanières, ce qui ne manque pas de compliquer les transactions entre les opérateurs dans ce domaine.

### Avez-vous déjà participé au Rallye Classic du Maroc ?

Je ne fais que très peu de rallies, car je suis passionné davantage par l'automobile comme objet d'art que de locomotion. Chaque voiture de collection est le témoin d'un savoir-faire artisanal et d'un style de vie d'une époque révolue. Elle est également une oeuvre d'art en mouvement, parfois dotée d'une mécanique de compétition ou d'une carrosserie exceptionnelle. J'estime qu'avec des véhicules non restaurés, totalement authentiques on devrait être à la fois humble et respectueux. Un strict état d'origine est quelque chose d'irremplaçable.

### Les collectionneurs sont en butte à des problèmes liés à la visite technique, à l'assurance. Que pouvez-vous nous en dire ? ...

La voiture de collection devenant de plus en plus un marché de loisirs, les prestataires de services vont découvrir cette niche et créer des produits ou départements spécifiques à la voiture de collection, ceci d'autant plus que les amateurs de voiture de collection disposent d'un porte-monnaie supérieur à la moyenne.

### Que pensez-vous de l'idée de constituer un club pour faire entendre la voix des collectionneurs ?

C'est très bien, mais les clubs devraient aussi se fédérer entre eux pour parler d'une voix commune.



Vue de mon exposition : Alvis TE 21 Graber Super cabriolet, 1965 et Alfa Romeo 1900 Berlina Abarth, 1951.

Le fait d'avoir différents sons de cloche ou des luttes pour le leadership ne sert nullement la cause des collectionneurs. L'exemple français est éloquent à cet égard, avec la Fédération française des véhicules d'époque, qui fait un travail de lobbying remarquable.

### Quelle est la voiture de collection qui vous fascine le plus ?

Ma prochaine découverte, que je ne connais pas encore. Surtout si elle est dans un état strictement d'origine, quasi parfait et oubliée depuis longtemps.

### À part les voitures, quels sont vos autres hobbies ?

Je suis amateur, comme tout Suisse, de balades en montage, à ski ou de randonnées pédestres. Par ailleurs, j'ai été amateur de voile et j'ai participé au « Bol d'Or » qui est la plus grande régata en eau douce. Enfin, les belles choses, les beaux objets en général me parlent, notamment la peinture suisse, ou les périodes de l'Art nouveau et de l'Art déco.





# EVENEMENTS GOLFIQUES SWINGEVENTS 2014

« 7 trophées multi sponsors, sectoriels, inter - entreprises »



**POUR PROMOUVOIR DES ENTREPRISES, DES SECTEURS D'ACTIVITÉ, DES RÉGIONS, LE GOLF**

**SWINGEVENTS** en chiffres : 7 évènements, 120 sponsors, 800 entreprises participantes, 1000 décideurs invités, 144 équipes de 4 golfeurs engagés au nom du sponsor, 400 initiations, 40 parutions dans la presse écrite, 1200 vidéos, 32 interviews, 288 trophées, 100 lots surprise, 99% de taux de présence, 98% de taux de satisfaction.

## PROGRAMME ANNUEL

### DRIVER' CUP

«Trophée de l'Automobile en même temps que le salon de la Sous-traitance» : Le 26 Avril 2ème Edition au Royal Golf de Tanger.

### AEROTIAL ' CUP

« Trophée de l'industrie aéronautique, spatiale et défense » : Le 24 Mai 1ère Edition au Casa Green Town de Bouskoura.

### Transport & Logistique

Le 7 Juin 5ème Edition au Royal Golf d'El Jadida et Mazagan Beach Resort El Jadida.

### HÔTELLERIE, RESTAURATION & LOISIRS

Le 29 Mars 3ème Edition, 18 trous 6 chefs au Royal Golf d'El Jadida.

### BATIMMO' CUP « BTP et immobilier »

Le 27 Septembre 3ème Edition au Royal Golf d'El Jadida.

### N-TIC' CUP

«Trophée des Nouvelles Technologies d'Information et Communication » : Le 8 Novembre 2ème Edition au Royal Golf d'El Jadida.

### L' AGROFOOD' CUP

Le 13 Décembre 2ème Edition au Golf du Soleil à Agadir.

## CONTACT

Swingevents : 35, avenue du 2 Mars, 20500 Casablanca  
Tél : 0522 49 13 22 - Email : swingevents.hanane@gmail.com

## PARTENAIRES MÉDIAS



Manisport s.a.r.l

par Hamid Benmaarouf



## DELTA

### ICÔNE DES RALLYES

La Lancia Delta voit le jour en septembre 1979. Dès 1980, elle est élue « Voiture de l'année » par un jury de journalistes spécialisés. Se distinguant par une carrosserie moderne et très originale, ainsi que par des moteurs très performants, ce modèle marque une véritable rupture en termes de conception globale et de contenus techniques, esthétiques et qualitatifs. Autant de raisons qui expliquent son succès commercial remarquable.





**MARTINI RACING**

**RACING**

vitaloni

**MARTINI**



SKF  
BILSTEIN

SELENIA  
CECOMP

SPARCO  
BREMBO  
TRW Sabelt  
CHAMPION

MICHELIN



*Giorgio Giugiaro crée un style classique, traduit par une forme trapézoïdale aux contours très anguleux. Parmi les autres caractéristiques, citons les boucliers avant et arrière, qui intègrent les pare-chocs. Ils sont réalisés en résine polyester, renforcée de fibre de verre.*

Le projet de la Y5, le nom de code choisi pour la future Delta, fut lancé en 1974. Cette dernière était révolutionnaire par rapport aux produits de la marque, à commencer par son étude basée sur une plate-forme existante, celle de la Fiat Ritmo, avec le même groupe motopropulseur. Ensuite, elle aurait cinq portes.

La crainte que l'appartenance au groupe Fiat ne dénature l'identité du modèle a été écartée d'emblée, grâce à la liberté relative accordée au constructeur et à son originalité créatrice. Camuffo a eu en effet les coudées franches pour modifier la plate-forme de la Ritmo, à un tel point que la Delta s'est révélée être essentiellement une Lancia. Sa suspension arrière notamment était héritée de la Beta, sans point commun avec celle de la Ritmo. La suspension avant était à bras transversaux avec une barre anti-roulis. La plate-forme a été modifiée en conséquence, avec un empattement de 2,475 m au lieu de 2,45 m pour la Ritmo.

S'agissant du moteur, le client avait le choix entre deux versions, de 1.300 ou 1.500 cm<sup>3</sup> du quatre cylindres à simple ACT de la Fiat 128, modifié par Lancia et disposé en travers pour entraîner les roues avant. Le moteur de 1.301 cm<sup>3</sup> (86,4 x 55,5 mm) développait 75 ch à 5.800 tr/mn, celui de 1.499 cm<sup>3</sup> (86,4 x 63,9 mm) fournissait 85 ch au même régime. Ils pouvaient être accouplés à une boîte à vitesses à quatre ou cinq rapports, ou bien à une transmission automatique à trois rapports (empruntée à la Beta). Les freins assistés étaient à disque à l'avant et à tambour à l'arrière.

Le tout était habillé par Giugiaro dans un style élégant et fonctionnel. Le styliste avait déjà fait ses preuves à travers ses créations pour Volkswagen, dont le point d'orgue est la Golf, en 1976.

Giorgio Giugiaro crée un style classique traduit par une forme trapézoïdale aux contours très anguleux. Parmi les autres caractéristiques, citons les boucliers avant et arrière, qui intègrent les pare-chocs. Ils sont réalisés en résine polyester, renforcée de fibre de verre.

Quant à l'architecture mécanique, elle comporte une traction avant avec moteur transversal, des suspensions à quatre roues indépendantes, un système de freinage à deux circuits croisés et une direction à crémaillère. Deux moteurs sont disponibles lors du lancement du nouveau modèle : 1.3 l de 75 ch et 1.5 l de 85 ch. Ils sont dotés tous les deux d'une distribution par arbre à cames en tête, commandé par une courroie crantée, ainsi que d'une culasse en alliage léger.

Élégante et compacte, la Delta mesure moins de quatre mètres de longueur. En plus, l'italienne propose des équipements dignes d'une voiture de catégorie





*L'architecture mécanique comporte une traction avant avec moteur transversal, des suspensions à quatre roues indépendantes, un système de freinage à deux circuits croisés et une direction à crémaillère.*

*Alors que la Delta GT se voit dotée d'une boîte Lancia, équipée de synchros de licence Porsche, dont l'étagement*



*est un modèle du genre, la conception de la HF pose un problème aux techniciens Lancia: quelle boîte allait pouvoir passer les 19,5 mkg de couple? La solution a finalement été trouvée chez ZF, le spécialiste en la matière.*

supérieure, par exemple, les lève-vitres à commande électrique.

Pour gagner en qualité, la production de la Delta est transférée de l'usine turinoise du Lingotto, au site de Chivasso, qui possède l'un des ateliers de peinture les plus avancés du monde. C'est de là bas que sortent les versions « personnalisées » LX et, en 1982, la Delta GT, avec un moteur de 1.6 l de 105 ch. Équipée de quatre freins à disque assistés par un servofrein, cette voiture atteint une vitesse de pointe de 180 km/h.

L'année 1983 marque le début de l'ère de la suralimentation pour Lancia, avec le lancement de la Delta HF Turbo. Le moteur est toujours celui de 1585 cm<sup>3</sup> avec carburateur, mais il développe désormais une puissance de 130 ch et permet d'atteindre une vitesse de pointe de 190 km/h.

Ce moteur est sensiblement le même que sur la Ritmo 105 TC, à la simple différence qu'il est accommodé à la sauce Lancia. La puissance de ce double ACT est donc la même que celle de la 105TC, mais elle est obtenue à 300 tours de moins : 5.800 t/min pour la Delta contre 6.100 pour la Ritmo. Toute la différence vient des réglages spécifiques à Fiat et à Lancia, cette dernière ayant opté pour un couple supérieur de 0,2 mkg (13,8 contre 13,5), mais surtout obtenu à 700 t/min de moins que la Ritmo (3.300 contre 4.000). Sur la version suralimentée du 1585cm<sup>3</sup>, le Garrett T3 est équipé d'un échangeur air/air qui abaisse de 50°C l'air sortant du Turbo, ce qui a permis de porter le taux de compression à 8, un chiffre important pour un moteur suralimenté. Du même coup, le couple maxi grimpe à 19,5 mkg à 3.700 t/min.

Alors que la Delta GT se voit dotée d'une boîte Lancia, équipée de synchros de licence Porsche, dont l'étagement est un modèle du genre, la conception de la HF pose un problème aux techniciens Lancia : quelle boîte allait pouvoir passer les 19,5 mkg de couple ? La solution a finalement été trouvée chez ZF, le spécialiste en la matière.

À l'intérieur, le raffinement était au rendez-vous avec en prime un mini salon signé Zegna, styliste italien connu à l'époque pour son modernisme. À travers le tissu qu'il a dessiné pour la Delta, on mesure le soin apporté par Lancia à la décoration intérieure de ses voitures. Il y a, de plus, le détail qui tue : les Recaro équipant la HF en option jusqu'en 1989.

Trois ans plus tard, en 1986, la gamme du modèle est réactualisée, grâce au lancement de la Delta GT à injection électronique de 108 ch, de la Turbodiesel 2.0 de 80 ch et de la HF Turbo à injection (140 ch).

Le tragique accident de Toivonen au Tour de Corse 1986, après celui de Bettega l'année précédente dans la même épreuve, a mis un terme à la carrière des



monstrueuses Groupe B (telle la Delta S4 à moteur central, qui a succédé à la Rally 037 chez Lancia ou à la Peugeot 205 Turbo16, alors quasiment imbattable). La réglementation du championnat du monde des rallyes interdit ces bêtes de course légères et surpuissantes au profit de plus raisonnables et plus sûres Groupe A, machines dérivées de modèles de série produits au minimum à 5.000 exemplaires par an. Afin de répondre à ces changements, Lancia a sorti de ses cartons la voiture exhibée à Turin quelques années plus tôt et a concocté sur cette base la Delta HF 4WD, commercialisée au printemps 1987, dont il a extrapolé aussitôt une version course. Ainsi, l'évolution de la Delta est étroitement liée à son utilisation dans le Championnat du monde des rallyes. Le moteur quatre cylindres deux litres est doté d'un nouveau turbocompresseur Garrett T3. L'intercooler est plus efficace, l'overboost est réglé pour une pression de suralimentation maximum de 1 bar. La puissance grimpe à 185 ch à 5.300 tr/min et le couple à 31 mkg à 3.500 tr/min. La puissance est transmise par quatre roues motrices avec la répartition suivante: 53% à l'avant et 47% à l'arrière.

En 1989, la Delta franchit encore un palier : la Delta HF Integrale 16v. Le moteur est toujours le même, mais équipé cette fois-ci de 4 soupapes par cylindre. La puissance est maintenant de 200 ch à 5.500 tr/min. Un nouveau turbocompresseur et une nouvelle centrale électronique Magneti Marelli garantissent un couple disponible bien plus tôt (31 mkg à 3 000 tr/min). La transmission passe à une répartition du couple de 47 % sur l'avant et 53 % sur l'arrière. Extérieurement, le capot est maintenant équipé du fameux bossage caractéristique, permettant de passer la nouvelle culasse à 16 soupapes.

Cette lignée a permis au constructeur italien de faire

tomber dans son escarcelle six titres consécutifs de champion du monde des rallyes entre 1987 et 1992. Record inégalé jusqu'à aujourd'hui... et accessoirement d'écouler près de 45.000 Delta 4WD et Intégrale jusqu'en 1994, voire 1995, en comptant les ultimes séries spéciales qui pallièrent l'absence d'une remplaçante lors du renouvellement complet de la gamme Delta en 1993. En effet, Lancia a abandonné ce créneau des 4x4 sportives où il atteignait pourtant durant les bonnes années plus de 20 % des ventes en Europe, se contentant de coiffer sa nouvelle gamme moyenne d'une Delta 2.0 HF de 186 ch aux seules roues avant motrices, dont les 290 Nm sont jugulés par le Viscodrive qui fait office d'autobloquant.

Au mois d'octobre 1991, Lancia présente la Delta HF Integrale «Evoluzione», qui marque une évolution de plus dans le développement sportif du modèle. L'expérience acquise lors des nombreuses compétitions a conduit Lancia à cette dernière synthèse technologique. Esthétiquement, le coffre a été redessiné et les ailes sont encore plus larges. Les feux sont devenus lenticulaires et le hayon arrière est doté d'un spoiler. Toutes les interventions techniques sont destinées à améliorer la tenue de route et la maniabilité. Les voies sont augmentées de 54 mm à l'avant et de 60 mm à l'arrière. La puissance du moteur est passée à 210 ch à 5.750 tr/min. Une version avec catalyseur est aussi construite, qui développe 177 ch. Deux années plus tard, la dernière modification appelée «Evoluzione 2» voit le jour. Le moteur est doté d'un catalyseur avec une sonde Lambda, il fournit la puissance remarquable de 215 ch à 5.750 tr/min avec un couple énorme de 32 mkg à seulement 2.500 tr/min. La voiture est équipée de nouvelles pneumatiques Pirelli 205/45 ZR 16.

Ainsi, au terme d'une carrière palpitante, la Delta s'est écoulee à 483.162 exemplaires, toutes versions



*En 1989, la Delta franchit encore un palier : la Delta HF Integrale 16v. Le moteur est toujours le même, mais équipé cette fois-ci de 4 soupapes par cylindre. Un nouveau turbocompresseur et une nouvelle centrale électronique Magneti Marelli garantissent un couple disponible bien plus tôt (31 mkg à 3 000 tr/min).*

confondues, qui ont été construits dans les ateliers Lancia et Maggiore, dont 42.069 Intégrale.

Au final, si la Delta est devenue une voiture mythique, elle le doit au palmarès impressionnant des voitures engagées en championnat du monde, au tempérament et à l'efficacité de la version de série, jamais égalée malgré le coup d'éclat de certaines japonaises telles que la Mazda 323 ou l'Idemitsu Toyota Celica et enfin, au plaisir de conduite de pilotage qu'elle procure. Bref, une sportive vraiment attachante, car trop rare dans la production automobile des vingt dernières années pour qu'on l'oublie de sitôt. C'est un véritable modèle collector, réservé aux vrais passionnés de la conduite sportive.




# MAMMA MIA

RISTORANTE ITALIANO PIZZERIA



Dans une ambiance chaleureuse, la cuisine typique de Mamma Mia vous fera voyager au coeur de l'Italie. Sa carte savoureuse offre un large choix de pizzas, pâtes fraîches telles que lasagnes ou raviolis aux cèpes, ainsi qu'une sélection de vins italiens pour accompagner votre repas. *Laissez-vous tenter par une petite escale en Italie !*

18, rue de la Liberté, centre-ville Marrakech - Tel : +212 (0)524 434 454 - (0)650 116 959 -  MammamiaMarrakech

# HONDA

## CBR 1000 RR SP 2014

Honda est l'un des rares à proposer une belle évolution de son haut de gamme sportif en 2014. Avec cette version SP de la CBR1000RR, le premier constructeur mondial démontre une nouvelle fois son savoir-faire, sans rien renier de sa philosophie... ou comment mettre 180 ch. à la portée de presque tous !

Il s'est vendu pas moins de 215.000 Honda CBR Fireblade en Europe depuis 1992, malgré le recul du marché des sportives. Il faut dire qu'elle reste une très belle moto et davantage encore cette Honda CBR 1000 RR SP. Qualité des matériaux, assemblage ultra rigoureux, peinture soignée, la sportive Honda 2014 est magnifique.

Retravaillée en 2012, notamment au niveau de la partie cycle, la CBR1000RR Fireblade connaît en 2014 une nouvelle évolution, mais du moteur cette fois et plus particulièrement au niveau de la culasse.

Les conduits d'admission et d'échappement du 4 cylindres en ligne de 999,8 cc à double ACT et 16 soupapes ont été redessinés et polis, tandis que les chambres de combustion ont été soumises à des tests d'écoulement des gaz. Cette nouvelle batterie de tests aurait permis d'améliorer très sensiblement la qualité et la quantité du flux gazeux à haut régime, lorsque la résistance de l'air augmente, au bénéfice de la puissance et de l'efficacité de la combustion. Enfin, un traitement de surface associant le nickel et le carbure de silicium recouvre les cylindres, de façon à réduire les frottements et accroître la longévité.

Côté échappement, les collecteurs de plus petit diamètre (35 mm au lieu de 38) doivent accroître le couple, tandis qu'une nouvelle conduite verticale permet d'équilibrer la pression entre les cylindres 2

et 3». Les ingénieurs Honda précisent enfin que le catalyseur présente un volume plus important.

Au final, la célèbre Fireblade dépasse pour la première fois la barre des 180 chevaux, ses concepteurs la gratifiant d'une puissance maxi de 133 kW à 12.250 tr/min, soit 2 kW de plus que la précédente version. Les Rouges ont parallèlement recalibré leur injection PGM-DSFI, la mention «DS» (Dual Stage) indiquant qu'il s'agit toujours du système à doubles injecteurs permettant de délivrer «la puissance et le couple de manière constante» sous 25% d'ouverture des gaz...



La SP de l'an 2014 se veut la référence en matière de superbike... Pour ce faire, la « super » Fireblade intègre bien évidemment la dernière version du 4-cylindrées, mais bénéficie d'un « petit plus »... qui pourrait faire la différence : au moment de la fabrication, chaque lot de bielles et de pistons est pesé et les éléments qui se rapprochent le plus de la tolérance moyenne sont retenus et appairés, indique la firme ailée. Cela ajoute encore à l'équilibre général du moteur, tout particulièrement sur circuit à haut régime. En outre, la pompe à huile est également plus légère et revue, afin de limiter les pertes par frottement.

Superbement assemblée, d'une grande classe et racée dans cette définition SP, la Honda CBR 1000 RR modèle 2014 reste une fantastique moto. Jouissant d'un équilibre bluffant, elle apporte beaucoup d'agrément au pilotage sportif, à tel point qu'elle peut constituer une excellente alternative route / piste en usage régulier.





## Grande Reverso Ultra Thin 1931

Au début des années 1930, au moment où les joueurs de polo disposaient enfin d'une montre adaptée à la pratique de leur sport, grâce à son génial boîtier réversible, les élégants leur ravirent la politesse. En effet, toujours à l'affût des nouvelles tendances, ils ne furent pas longs à découvrir la beauté d'un garde-temps conçu à l'origine pour permettre aux officiers britanniques de disputer des matchs de polo sans risque de briser le verre alors fragile de leur montre.

Au fil des années, la Reverso a arboré de nombreuses figures, elle s'est enrichie de tailles inédites et au fil des années, la Reverso a arboré de nombreuses figures, elle s'est enrichie de tailles inédites et de nouvelles complications, qui demeuraient fidèles à l'esprit de la montre aux deux visages. À l'occasion du 80e anniversaire de ce garde-temps devenu objet culte, Jaeger-LeCoultre a résolu de revenir aux origines de la légende en présentant la Grande Reverso Ultra Thin Tribute to 1931, directement inspirée par les codes esthétiques du modèle historique. Cette réalisation, caractérisée par un boîtier ultraplat, des dimensions contemporaines et une remarquable fidélité à l'original a été accueillie avec enthousiasme par les passionnés de la Reverso et les connaisseurs horlogers, qui ont exprimé le souhait que cette édition vintage ne reste pas une pièce unique. Afin de répondre à leurs désirs, la Manufacture a déjà proposé en 2012 la Grande Reverso Rouge, avec un cadran d'un rouge profond et, l'an dernier, la Grande Reverso Ultra Thin Duoface Bleue. Pour 2014, Jaeger-LeCoultre dévoile le troisième membre de cette splendide trilogie, la Grande Reverso Ultra Thin 1931 avec un cadran chocolat.

Le nouveau modèle est la vivante évocation des plus belles heures de l'Art déco. Ses formes, sa teinte, ses matériaux sont l'expression la plus aboutie d'un courant qui a marqué les prémices du design industriel, tout en privilégiant une exécution artisanale élevée à la perfection. Sous le charme de cette chaleureuse

palette de couleurs, l'œil s'attarde à contempler les séduisants contrastes entre la chaleureuse nuance chocolat et l'or rose du boîtier, dont les traditionnels godrons qui bordent de part et d'autre le cadran. Hormis la présence du 12, les heures sont exprimées par des index bâton, alors que les aiguilles des heures et des minutes adoptent un profil de dague. À 6 heures, la petite seconde accomplit une fois par minute le tour de son cadran subsidiaire rectangulaire. Ce tableau au raffinement épuré ne serait pas complet sans la mention de l'inscription « REVERSO », qui reprend la graphie exacte du modèle historique.

Pour la Manufacture Jaeger-LeCoultre, la Casa Fagliano a accepté de confectionner des bracelets artisanaux, dont les étapes de fabrication observent les stricts principes d'une tradition ancestrale dans le travail du cuir cordovan, renommé pour sa résistance exceptionnelle. Remis avec chaque montre, le bracelet confectionné dans les ateliers de la Casa Fagliano se distingue par son élégante souplesse et un mode de confection manuel qui en fait une pièce unique. La Manufacture Jaeger-LeCoultre est fière de ce partenariat, qui renforce encore les liens entre le polo et la Reverso.

Quatre-vingts ans plus tard, la Grande Reverso Ultra Thin 1931, continue d'associer la passion et de prodigieux savoir-faire à la légendaire qualité des garde-temps, dont le cadran s'orne de la signature Jaeger-LeCoultre.





EC  
RE

par Lina Mouafak



C'est ici, en plein cœur de Marrakech que se trouve un petit paradis aussi paisible que varié. Le Es Saadi Gardens & Resort, géré par les trois générations de la famille Bauchet-Bouhlal, offre un Hôtel \*\*\*\*\*, un Palace et 10 Villas, deux spas, et cinq restaurants, un havre de paix dans un luxuriant écrin de verdure de 8 hectares. Accueilli par les roses de Marrakech et d'appétissantes pâtisseries, on profite du confort des suites variant de 70 m<sup>2</sup> à 150m<sup>2</sup>, conçues avec terrasse donnant sur l'Atlas. Uniques, elles sont décorées avec raffinement, des œuvres d'artistes marocains contemporains au mobilier chiné, tout est authentique. Le lever du soleil est le meilleur moment pour apprécier la vue splendide sur les cimes enneigées de l'Atlas.

Le Resort offre également deux tables de renom pour découvrir la cuisine marocaine et redécouvrir la gastronomie française.

Ces restaurants privilégient les ressources locales pour mettre en lumière les saveurs des deux

cultures, marocaine et française. La Cour des Lions et le Restaurant Gastronomique de l'Hôtel\*\*\*\*\* réveilleront vos papilles autour d'une cuisine raffinée ! Pour vivre un moment de détente magique c'est au Spa du Palace u'il faut se rendre. Véritable palais des sens, c'est une invitation à vivre une expérience holistique, exclusive et luxueuse. 3000 m<sup>2</sup> érigé autour d'un eucalyptus centenaire, gardien des lieux et symbole de renouvellement et de transformation. De plus, la Maison Dior et le Palace Es Saadi s'associent et offrent une expérience de bien être hors du temps, reflet d'un savoir faire authentique qui se réinvente chaque jour. Au sein du Dior Institut sont proposés quatre soins sur-mesure exclusivement masculins. Ces messieurs apprécieront également les mains expertes du barbier, dans un barber shop entièrement dédié aux hommes !

Un cadre idéal où chacun peut apprécier tous les délices de ce Resort familial dans l'Hive nage à deux pas du Guéliz et de la vieille ville.

Condé Nast  
Traveller

READERS'  
SPA  
AWARDS  
2012

*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

HIVERNAGE - MARRAKECH CENTRE VILLE - MAROC - TÉL : 05 24 33 74 00 - info@essaadi.com - www.essaadi.com

par Lina Mouafak

## Mini Transat

Créée en 1977 par le Britannique Bob Salmon, la Mini-Transat n'a jamais été une course vraiment comme les autres. Imaginée pour répondre aux démesures en vigueur sur les courses transatlantiques de l'époque, la Mini est tout à la fois le mariage réussi d'un homme ou d'une femme avec son bateau et un laboratoire vivant, bien souvent précurseur des évolutions de la course au large et de la plaisance.

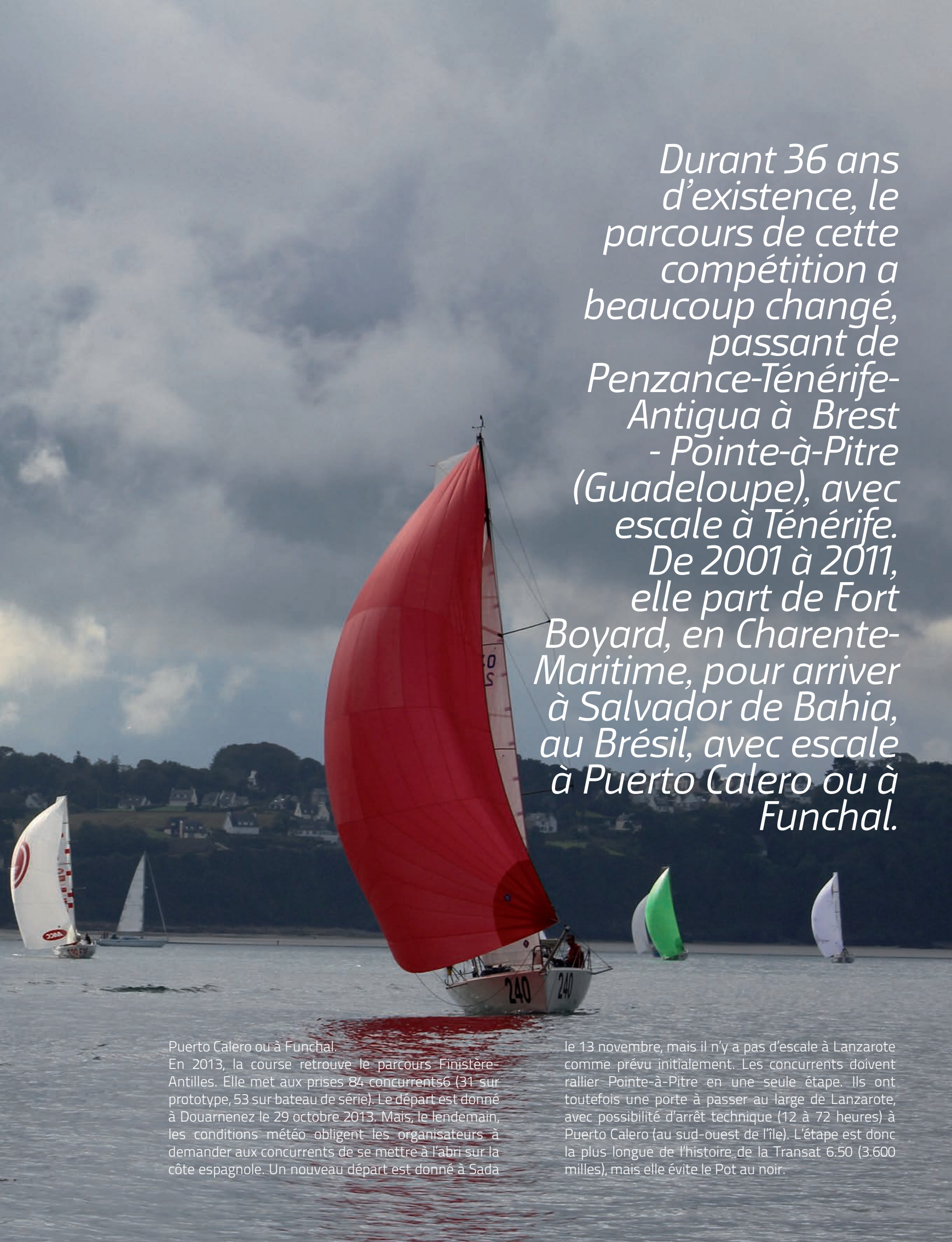
En 1977, ils étaient vingt-quatre solitaires à prendre le départ de cette première édition. L'Anglais Bob Salmon a choisi les Cornouailles anglaise comme base de lancement de la flotte, composée pour l'essentiel de bateaux de croisière de moins de 6,50m.

La Mini Transat a été créée pour réagir au gigantisme des courses transatlantiques qui sont organisées depuis les années 70. Dans l'esprit de Bob Salmon, il s'agissait de renouer avec l'esprit aventureux des premières transatlantiques, telles qu'elles étaient vécues par Éric Tabarly par exemple. Ainsi, les concurrents de la Mini Transat ne disposent que du minimum technique indispensable pour traverser l'Atlantique. Depuis quelques années, GPS et VHF sont autorisés (jusqu'à alors, le sextant était encore le seul moyen de navigation autorisé) mais les concurrents ne disposent pas de routage météo par satellite, contrairement à la plupart des autres courses transatlantiques. Les marins n'ont aucun contact avec la terre, ils n'ont pas le droit de demander une assistance, au risque d'être disqualifiés. Chaque Mini possède une balise satellite de positionnement et d'appel de détresse en dernier recours. Aussi, les voiliers se doivent d'être insubmersibles. Pour assurer leur sécurité en haute mer, des voiliers appelés

« bateaux accompagnateurs » veillent au milieu de la flotte tout au long du parcours.

Les bateaux utilisés sont allégés au maximum. Deux catégories de bateaux courent en même temps mais sur des classements séparés. D'une part, des prototypes, véritables laboratoires de technique nautique, d'autre part les bateaux de série, qui sont des anciens prototypes ayant fait leurs preuves et qui sont alors construits en série (plus de 10 unités). La Classe Mini, très décriée à ses débuts en raison de la prise de risque énorme induite par la si petite taille des bateaux, s'est peu à peu imposée comme un passage quasi obligatoire pour les futurs grands skippers. C'est une véritable école de la course au large et en solitaire où le skipper doit être polyvalent et autonome, pour faire avancer son bateau malgré les exigences de cette transatlantique.

Durant 36 ans d'existence, le parcours de cette compétition a beaucoup changé, passant de Penzance-Ténérife-Antigua à Brest - Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), avec escale à Ténérife. La course connaît un changement de parcours radical. De 2001 à 2011, elle part de Fort Boyard, en Charente-Maritime, pour arriver à Salvador de Bahia, au Brésil, avec escale à



*Durant 36 ans  
d'existence, le  
parcours de cette  
compétition a  
beaucoup changé,  
passant de  
Penzance-Ténérife-  
Antigua à Brest  
- Pointe-à-Pitre  
(Guadeloupe), avec  
escale à Ténérife.  
De 2001 à 2011,  
elle part de Fort  
Boyard, en Charente-  
Maritime, pour arriver  
à Salvador de Bahia,  
au Brésil, avec escale  
à Puerto Calero ou à  
Funchal.*

Puerto Calero ou à Funchal.

En 2013, la course retrouve le parcours Finistère-Antilles. Elle met aux prises 84 concurrents<sup>6</sup> (31 sur prototype, 53 sur bateau de série). Le départ est donné à Douarnenez le 29 octobre 2013. Mais, le lendemain, les conditions météo obligent les organisateurs à demander aux concurrents de se mettre à l'abri sur la côte espagnole. Un nouveau départ est donné à Sada

le 13 novembre, mais il n'y a pas d'escale à Lanzarote comme prévu initialement. Les concurrents doivent rallier Pointe-à-Pitre en une seule étape. Ils ont toutefois une porte à passer au large de Lanzarote, avec possibilité d'arrêt technique (12 à 72 heures) à Puerto Calero (au sud-ouest de l'île). L'étape est donc la plus longue de l'histoire de la Transat 6.50 (3.600 milles), mais elle évite le Pot au noir.

# PARTAGAS

## Serie D n°5

Le Partagas Série D N°5 est un petit robusto au tempérament explosif. Proposé en édition limitée en 2008, il est aujourd'hui intégré dans le catalogue classique de la fabrique la plus visitée à La Havane.

Le Partagas Serie D N°5 est un très beau cigare, qui donne tout de suite envie avec sa cape colorado bien grasse et très nervurée. Petit cigare (110 x 19.84mm) certes, mais cigare de grande classe !

En l'ouvrant, on découvre un tirage impressionnant, on dirait que le cigare est vide... À cru, il est épicé et végétal, sans trop de saveurs.

Une fois allumé, la fumée est bleutée et la cendre grise. Les premières bouffées sont très légères, avec une saveur cubaine fraîche et sucrée. On note des saveurs de cuir, une acidité surprenante, du tabac fermenté suave et des épices fines de poivre vert et de piment. C'est léger et en même temps assez entreprenant.

Le cigare brûle bien droit et la cendre est dure, ce qui est déjà très agréable à regarder. Très rapidement, la douceur acidulée du début disparaît, pour faire place à des saveurs caractéristiques de la Serie D de Partagas. C'est puissant et complexe en bouche, avec une fumée très épaisse et odorante. Chaque bouffée vous tapisse le palais de saveurs riches et grasses, avec une petite pointe sucrée de caramel grillé, très agréable.

*La douceur acidulée du début disparaît, pour faire place à des saveurs caractéristiques de la Serie D de Partagas, puissant et complexe en bouche, avec une fumée très épaisse et odorante.*



HABANA · CUBA  
SÉRIE D NO.5



**PARTAGAS**  
HABANA · CUBA

Des noisettes viennent compléter ce cocktail à merveille et on savoure ces instants. Le 2e tiers est très gourmand et curieusement facile, malgré une force très marquée. Il reste linéaire, mais pas dénué d'intérêt.

Au 3e tiers, on monte en puissance ; changement de registre, les saveurs sont corsées, avec du poivre vert,

du cacao amer, des notes animales (cuir, musc, étable), des noisettes.

Bref, ce numéro 5 est un cigare qui évolue bien avec de vraie différence entre les 3 tiers. C'est gourmand, avec des saveurs grasses et suaves. C'est vraiment un format intermédiaire, qui a toute sa place et tout son intérêt, car il offre une bonne heure de dégustation !

# *Evasion de rêve*

par Lina Mouafak

## MARINA BAY STREET CIRCUIT

Le Circuit urbain de Singapour, officiellement appelé Marina Bay Street Circuit, est un circuit urbain tracé autour de Marina Bay, cœur historique de Singapour. Il accueille chaque année depuis 2008 le Grand Prix automobile de Singapour.







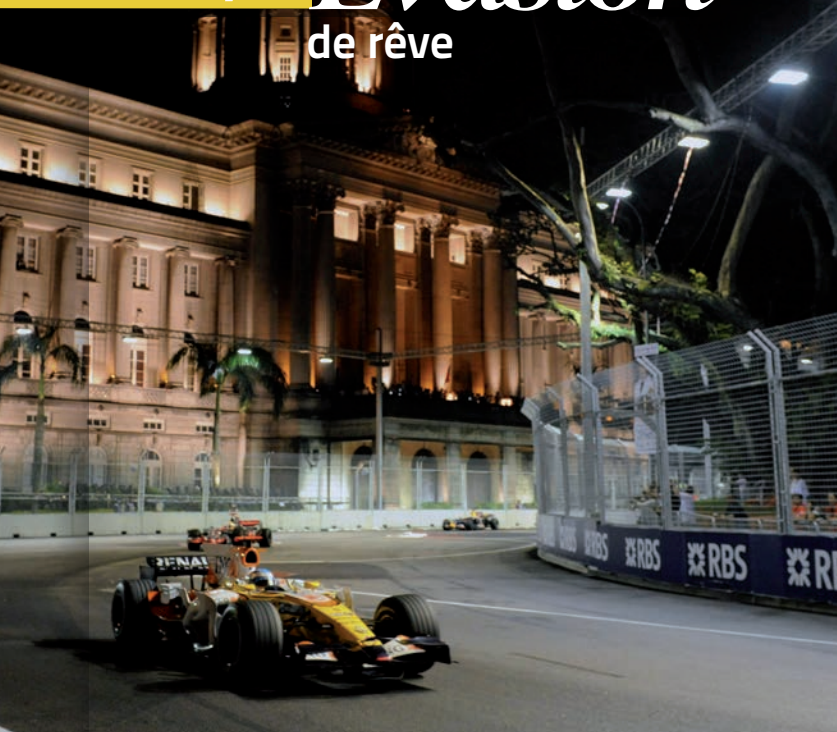
SingTel

SingTel

SingTel

SingTel

SingTel



Avec un circuit en ville comme à Monaco, Singapour fournit une toile de fond spectaculaire! Illuminé par un système d'éclairage de pointe, la ville se démarque du reste des Grands Prix, du fait qu'il était le seul où la course se déroulait la nuit jusqu'à Abu Dhabi ! Surnommé le Monaco de l'Orient, les dépassements lors de cette course, tout comme à Monaco, sont difficiles. Doté d'un grand nombre de virages, le circuit de Singapour est un circuit véritablement éprouvant sur les freins, ainsi que sur les pilotes. Lewis Hamilton n'a pas honte d'admettre qu'« un tour ici en vaut deux à Monaco ! ».

Le tracé est long de 5,073 km, longeant le port à la manière du circuit de Monaco et comporte 23 virages. Une Formule 1 y atteint généralement la vitesse de

295 km/h sur Raffles Boulevard.

Le circuit a été réalisé par KBR, Inc, s'inspirant du projet original de Hermann Tilke, architecte habituel des circuits de Formule 1 modernes.

Le circuit urbain de Singapour a été réalisé dans le but de permettre la tenue d'un Grand Prix de Formule 1 à Singapour. Celui-ci s'est tenu pour la première fois le 28 septembre 2008 et a été remporté par Fernando Alonso. La grande particularité de ce circuit est que la course qu'il accueille se déroule de nuit, pour permettre aux téléspectateurs européens de suivre la course aux mêmes horaires qu'une épreuve européenne et aussi d'atténuer l'influence du climat.

Le circuit urbain de Singapour accueille donc le





troisième Grand Prix urbain de la saison de Formule 1, après le Grand Prix de Monaco, qui est au calendrier depuis 1929 et le Grand Prix d'Europe, qui est organisé depuis 2008 sur le circuit urbain de Valence.

En mars 2009, trois des virages du circuit ont reçu un nom après un concours lancé localement. Le virage 1 a été appelé « Sheares », du nom de Benjamin Henry Sheares, deuxième président de Singapour. Le virage 7 a été appelé « Memorial », parce qu'il est situé à proximité du mémorial civil de la Seconde Guerre mondiale. Le virage 10 a été appelé « Singapore Sling », du nom d'un cocktail local inventé en 1915.

La piste a été beaucoup critiquée par les pilotes de Formule 1 en raison de sa surface bosselée, rendant la moindre erreur impardonnable, particulièrement dans

les conditions chaudes et humides dans lesquelles se tient le Grand Prix.

Singapour est une destination qui provoque l'enthousiasme sur le calendrier. En effet, l'évènement a connu un rapide épuisement de ses billets chaque année depuis son inscription au calendrier F1 en 2008 ! De plus, les projecteurs garantissant un éclairage comme en plein jour alors qu'on y court la nuit, assurent une expérience véritablement palpitante du début jusqu'à la fin, que ce soit du côté des spectateurs ou des pilotes. Pour Singapour, le Grand Prix n'est pas seulement une course automobile, mais aussi un festival national à caractère convivial, qui unit les Singapouriens au reste du monde !



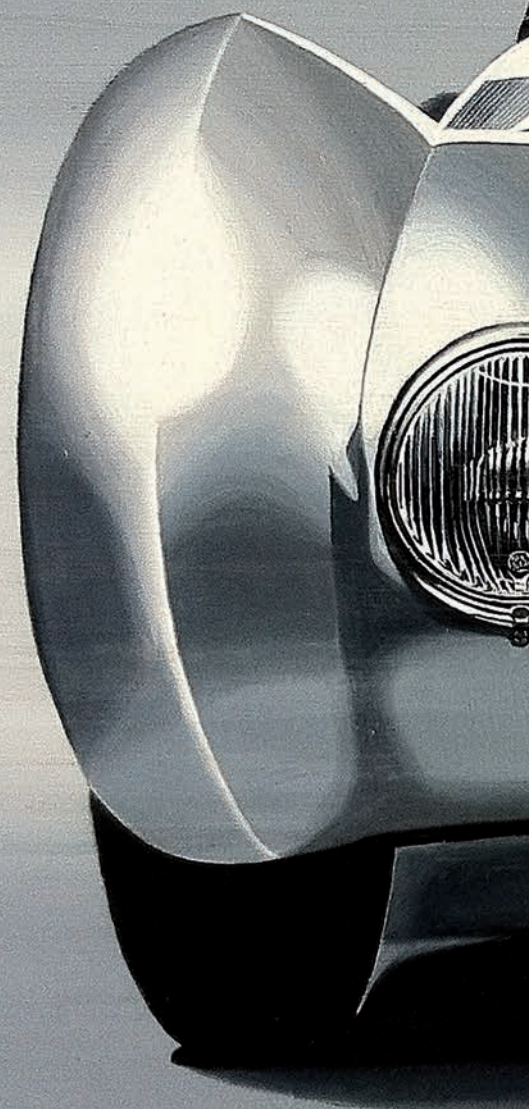
# Michel Taviot

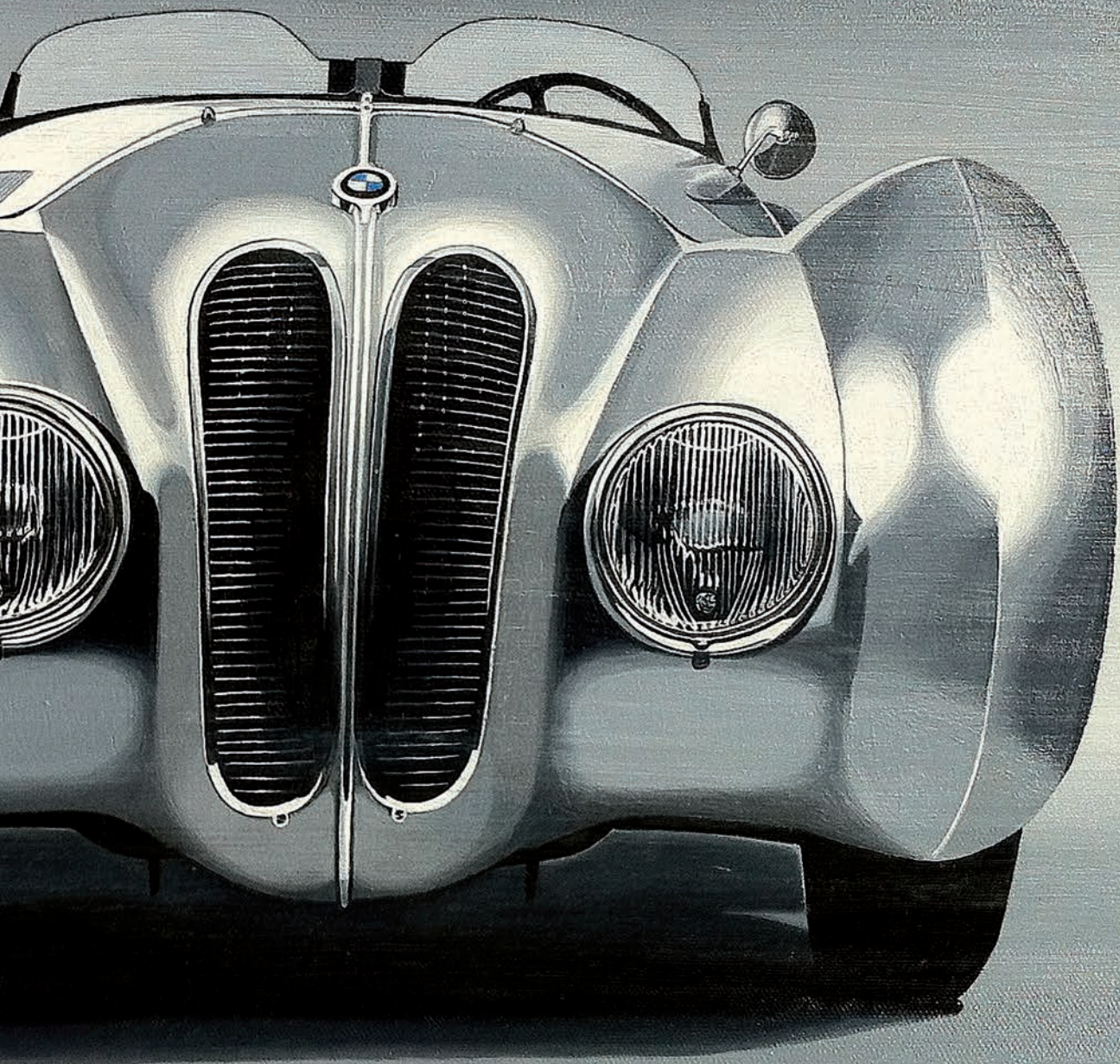
**1947** ( Vincennes - France )

Michel Taviot, né en juin 1947 à Vincennes, près de Paris. Peintre autodidacte, vivant à Marrakech depuis 17 ans, il a obtenu deux prix dans des expositions internationales, en catégorie surréalisme.

Il s'est mis à peindre des voitures à la suite d'une plaisanterie de son fils, qui lui a dit : « Tu es un mauvais père, car tu ne m'as jamais offert de Porsche » . « Qu'à cela ne tienne », a-t-il répondu et il lui a offert un tableau sur lequel il avait peint une belle Porsche. Ladite peinture ayant eu un certain succès, il a continué sur cette voie. Il peint aussi sur commande la voiture souhaitée.

Exposé actuellement à la galerie "Design & cook" à Sidi Ghanem, à Marrakech





# Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



[www.gentlemendriversonline.com](http://www.gentlemendriversonline.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<sup>e</sup> étage - Apt 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<sup>e</sup> étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931  
gentlemendriversonline@yahoo.fr - gentlemendriversonline@gmail.com  
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



اتصالات  
المغرب

عالم جديد ينادىكم

# أسعدتمونا شكراً...



## لفريق الرجاء



اتصالات المغرب المساند الوطني لكأس العالم للأندية لـ FIFA 2013



ÉLUE PLUS BELLE VOITURE DANS LA CATÉGORIE COUPÉ  
GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE AWARDS 2013

# ALFA ROMEO

4C

