

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



AZIZ LAMGHARI L'HOMME QUI AIME LES FÉLINS

PORSCHE
PANAMERA TURBO S p.26

Le TGV écolo



BMW
X6 M p.30

Espèce rare



JAGUAR
XK-R S p.36

Radicale



HARLEY DAVIDSON
FORTY EIGHT p.60

La saga



Comme dans les domaines les plus divers, il se trouvera toujours des sceptiques -et même des personnes parfaitement raisonnables- pour s'interroger sur la raison d'être d'une voiture produite à 918 exemplaires, vendue au bas mot à plus de neuf millions de dirhams, pouvant aisément atteindre les 320 km/heure et ne consommant pas plus de 3 litres aux 100 alors que nos routes rappellent souvent bien plus des pistes, au vrai sens du terme, que des chaussées carrossables.

Quant à nos autoroutes, où la vitesse est limitée à 120 km/heure maximum, parlons-en ! Celles reliant Casablanca à Rabat, Tanger et Marrakech à Agadir sont quasiment truffées de radars à chaque virage.

Dans ces conditions, s'accommoder d'un simple moyen de locomotion n'est-il pas plus sage ? Une simple « chinoise » peut très bien faire l'affaire. Bien plus maniable, facile à garer, on peut la laisser n'importe où, sans l'appréhension de la retrouver



Ahmed Kseibati

ÉDITO

rayée de bout en bout par un objet contendant promené, comme par hasard, par la main d'un individu en proie à ses bas instincts.

En toute honnêteté, on peut presque acquiescer à ce type de raisonnement puisque la Porsche 918, aussi bien que la Patek Philippe grande complication – deux exemples parmi d'autres- peuvent toutes deux céder la place à leurs semblables, en beaucoup moins onéreux, en assurant les mêmes fonctions, soit le déplacement et l'indication de l'heure.

Malheureusement, ou fort heureusement, les choses ne sont pas aussi simples. D'abord, parce que chez ceux qui aiment, dit-on, on ne compte pas. Parce qu'une Porsche 918 ou une Patek, on en tombe amoureux passionnément. Parce que le design de l'une, sa puissance, le style, la finesse et la technologie de l'autre ont été imaginés par des designers, mis au point par des chercheurs, des ingénieurs souvent qualifiés de génies. En fin de compte, c'est pour toutes ces raisons -parfois difficilement admissibles par les détracteurs invétérés- que Gentlemen Drivers adhère pleinement à la démarche de ceux qui optent pour l'excellence et qu'il se tient résolument à leurs côtés.

SOMMAIRE

06 Motors

- 06>08 *L'actu En bref* **Nationales** par Youssef Bennour
10>12 *L'actu En bref* **Internationales** par Youssef Bennour
14>17 *L'actu Évènement* par Youssef Bennour
18>21 **AutoConcept** Mercedes BIOMÉ par Youssef Bennour
22>25 **AutoException** Lamborghini Reventon Roadster par Lina Mouafak
26>29 Lexus LS600 h : Shuut ! Ça roule ! par Youssef Bennour
30>34 BMW 550i : Cœur d'athlète par Youssef Bennour
36>43 Porsche Cayman R / VW Scirocco / Peugeot RCZ par Youssef Bennour
44>48 **Spécial Cabriolet** Audi A3 / BMW série 1 / Mazda MX5 / MINI / Peugeot 308 / Peugeot 207 / VW Eos / Renault Megane par Youssef Bennour



50 ^{>59} Entretien du mois Aziz Lamghari

Objectif Formule 1... par Youssef Bennour

- 60>66 **AutoLégende** M Sport : La saga par Youssef Bennour
68>69 **MotoException** Harley Davidson NightRodSpecial VRSCDX par Walid Benslimane
70>71 **MotoNouveautés** Triumph Thunderbird Storm / BMW 1200 RT par Walid Benslimane
72>73 **BateauException** Fairline 58 Targa par Lina Mouafak

74 L'Homme

- 74>75 **Spa et bien-être** La Mamounia par Patrick Niclot
76>78 **Montres** Quai de l'île Vacheron Constantin / Piaget Polo FortyFive par Lina Mouafak
80>82 **Accessoires** À un détail près par Assia Qualiken
84>85 **Tendances** par Assia Qualiken
86>89 **Sport d'élite** Trophée Hassan II de Golf par Lina Mouafak

88 Lifestyle

- 88>89 **Gastronomie** À ma Bretagne par Lina Mouafak
90>91 **Cigare** Le Festival du Cigare par Antoine Delmas
92>93 **Immobilier** Chbika par Lina Mouafak
94>95 **Hi-tech** Nouveautés par Hicham Rehane
96 **Parfums** par Hicham Rehane
98>101 **Évasion de rêve** Laponie Ice Driving par Lina Mouafak
102>103 **Art** Eric Gentet par Antoine Delmas



22



76



50



84



98



72

18



68



26

36

en bref

NATIONALES

Rallye Aïcha des Gazelles

Le Duster Dacia se distingue



Les huit participantes du réseau Women@Renault, originaires de France, de Belgique et du Maroc, ont réussi à se distinguer lors du Rallye au volant du Dacia Duster. Tout au long de cette course exigeante, ces équipages ont démontré leur capacité de résistance, d'adaptation et un véritable esprit d'équipe.

Cet engagement s'est traduit par un très bon classement général et par les deux premières places du classement dans la catégorie « Première participation ».

Enfin, l'équipage 318, qui a remporté le prix Logica de l'éco-conduite récompensant le binôme ayant consommé le moins de carburant pendant le rallye, est monté sur la deuxième place du podium dans la catégorie Crossover. Après un an de commercialisation, Dacia Duster démontre une fois de plus, dans cette course, sa capacité tout-terrain ainsi que sa robustesse et sa fiabilité. Il est d'ailleurs, à fin mars, le SUV le plus vendu en France.

Nouvel Opel Meriva

Le champion de la modularité

Vendu à plus de 120 000 unités, depuis son lancement en Europe en 2010, le nouvel Opel Meriva vient d'être commercialisé par CFAO, importateur marocain de la marque. Le Meriva reprend les éléments définissant le style Opel, le motif de l'aile des feux diurnes et la virgule du flanc qu'il partage avec l'Insignia et la nouvelle Astra. Il y ajoute cependant une particularité, le décrochement qui marque la ceinture de caisse et qui confère au monospace d'Opel un caractère particulier et, en même temps, améliore la visibilité et la sensation d'espace à l'intérieur.

Le monospace de la marque au Blitz se montre par ailleurs particulièrement modulable. Grâce à ses portes à ouverture antagoniste, son habitacle, facile d'accès, peut se transformer pour accueillir cinq, quatre, trois ou deux personnes sans que soit escamoté un seul siège.

De plus, grâce au FlexRail, la console centrale offre un rangement sur trois niveaux, totalement configurable, avec des unités interchangeables qui coulissent sur des rails longitudinaux placés entre les sièges avant. Le nouvel Opel Meriva est commercialisé au prix de 239 000 DH TTC en version 1.7 CDTi Enjoy.

Pour rappel, Ce monospace a reçu le Trophée du Volant d'Or 2010 et le prix du design Autobild dans la catégorie des SUV et monospaces.



SUPRÊME ÉLÉGANCE.



Photo non contractuelle

VIVEZ L'EXPÉRIENCE ULTIME DE L'ÉLÉGANCE SUPRÊME.



Avec ses performances d'un niveau sans égal et ses motorisations turbo 6 vitesses, la Lancia Delta fait de la technologie un atout pour un plaisir de conduire unique. Quand elle sort de l'ombre, la force de sa beauté se révèle au grand jour. Avec ses deux ans de garantie elle sait aussi vous rassurer pour mieux vous séduire. Lancia Delta : l'expression du raffinement.



LANCIA DELTA. LE POUVOIR D'ÊTRE DIFFÉRENT.

Succursale Fiat Group Automobiles Maroc s.a. : Casablanca : Italcars Mandarona - Tél. : 05 22 78 60 02.
Concessionnaires ou agents Alfa Romeo : **Casablanca :** Monza Motors - Tél. : 05 22 98 98 30. **Rabat :** GMD - Tél. : 05 37 79 31 57. **Agadir :** Sabina Motor's - Tél. : 05 28 83 43 30 / 40. **Marrakech :** Auto Hall Marrakech - Tél. : 05 24 44 75 15 / 05 24 44 84 22. **Mohammedia :** Lisa Auto - Tél. : 05 23 32 12 08 / 09. **Tanger :** Auto Hall Tanger - Tél. : 05 39 95 11 11 / 05 39 95 17 17.



Sopriam

Les journalistes invités à découvrir la DS5

Démarche inédite, celle qui a été adoptée par Sopriam pour présenter à la presse spécialisée marocaine la Citroën DS5. En effet, les journalistes ont pu assister sur écran géant à la révélation, en direct depuis Shanghai, qui tient son Salon international de l'automobile, de la dernière nouveauté de la marque aux chevrons.

Doté d'une ligne dynamique marquée par une ligne de toit basse et inclinée, le dernier-né de la gamme DS sera la première Citroën à bénéficier de la technologie full-

hybrid diesel Hybrid 4. Celle-ci se distingue par de faibles émissions polluantes (99g/km de CO²), tout en ne sacrifiant rien aux performances (puissance 200 ch).

Dalia Développement inaugure son nouveau siège

Le holding Dalia Développement a inauguré, jeudi 15 avril 2011, son nouveau siège au cœur du Maârif. Créé en 2008 avec un capital de 1.000.000 de dirhams en cours d'augmentation à 500.000.000 de dirhams, le groupe Dalia Développement compte aujourd'hui quatre filiales opérationnelles. L'ascension du groupe commence en 2007 avec Dalia Liliskane, à travers son projet immobilier phare, «Bassatines Ouarzazate», qui propose de charmantes résidences à des prix accessibles, dans un complexe urbain unique. Pour diversifier ses activités, le holding lance la création en 2008 des filiales Dalia Air et Dalia Prestige, la première spécialisée dans le transport aérien type jet privé et la seconde dans les voitures de luxe. Enfin, le dernier projet du groupe à voir le jour est Dalia Medias. Cette nouvelle filiale a pour objectif de se lancer dans les supports de presse magazine spécialisés dans l'aviation d'affaires, l'art de vivre et le féminin.



L'expansion continue avec Progetto Italia, une nouvelle filiale qui viendra prochainement s'ajouter au groupe. Créée en 2005, cette dernière inclut déjà plusieurs marques de prêt-à-porter de haut standing et comptera bientôt d'autres franchises italiennes de renom.

NATURELLE



NATURELLEMENT GAZEUSE À LA SOURCE

BMW

Ventes mondiales au beau fixe

La marque à l'hélice a enregistré une augmentation de ses ventes de 17% au mois de mars et plus de 21% au premier trimestre 2011. Le constructeur munichois a ainsi livré en mars 165 842 véhicules contre 141 717 en mars 2010. Cette performance dépasse celle de son précédent record de ventes de 152 721 unités réalisé en décembre 2007. Durant le premier trimestre 2011, le groupe (BMW, Mini, Rolls Royce) a vendu 382 758 voitures dont la part du lion revient à BMW avec 84% (321 175 unités), ce qui lui a permis de s'emparer de la première place des constructeurs haut de gamme



devant Audi (312 600) et Mercedes-Benz (280 500). La marque de grand luxe, Rolls Royce, a également bien tiré son épingle du jeu en arrivant à plus que doubler (+159%) ses ventes sur ladite période, à 723 unités. En mars, Le Vieux Continent est resté le plus grand marché du groupe, devant l'Asie et le continent américain, avec 93 540 unités vendues. Pour l'année 2011, la marque à l'hélice compte vendre plus de 1,5 million de voitures.

BMW M5 Concept

Moins de cylindres, plus de chevaux

Dévoilée sous forme de concept-car au Salon de Shanghai, le M5 concept préfigure les lignes de la plus musclée des routières BMW. Esthétiquement, l'étude reprend les artifices stylistiques habituels des BMW signées Motorsport. Ainsi, elle se distingue par un diffuseur plus imposant, un couvercle de coffre plus sculpté et un bouclier avant plus ouvert. Beaucoup moins discrète, la future M5 est également reconnaissable à sa quadruple sortie d'échappement, ses jantes de 20 pouces et ses entrées

d'air latérales badgées M qui accentuent sa sportivité. Côté motorisation, le V10 a été jeté aux orties au profit d'un V8 4.4 biturbo déjà vu dans les X5M et X6M. Sa puissance n'est pas encore communiquée, mais on parle de 580 ch, soit 73 ch de plus que sa devancière. Les chiffres de performance n'ont pas non plus été communiqués, mais on doit s'attendre à des accélérations plus démoniaques et à une vitesse de pointe toujours limitée à 250 km/h. La transmission sera confiée à une boîte automatique à double embrayage et à sept rapports, associée à un différentiel à glissement limité doté d'un contrôle actif électronique.





Résidences



Business



Mall



Hôtellerie

Les appartements à rendement locatif d'Anfa Place Living Resort

Faites l'acquisition d'un bien premium tout en effectuant un placement dans une valeur sûre. Devenez propriétaire des appartements à rendement locatif d'Anfa Place Living Resort et profitez ainsi de la qualité d'un projet exclusif au cœur de la corniche casablancaise et de l'expertise internationale d'un leader en gestion locative.

Nos consultants se tiennent à votre disposition pour vous apporter un conseil personnalisé.

Gestion locative assurée par :

Pestana

HOTELS & RESORTS

Un projet
INVERAVANTE

Commercialisé par
CBRE
CB RICHARD ELLIS

0522 946 946
www.anfaplace.com


ANFAPLACE
LIVING RESORT



FORD C-Max

Certifié « habitacle testé anti-allergies »

Les nouveaux C-MAX 5 places et Grand C-MAX 7 places viennent de recevoir la certification « habitacle testé anti-allergies » du TÜV Rheinland, organisme de certification indépendant de renommée mondiale, basé en Allemagne. Ford est le seul constructeur automobile à bénéficier de la certification TÜV et à avoir obtenu le label qualité sur les allergies du Centre européen de recherche

situé à Berlin. Les nouveaux C-MAX 5 places et Grand C-MAX 7 places viennent s'ajouter à la longue liste des modèles Ford certifiés par le TÜV, parmi lesquels la Fiesta, la précédente génération de Focus, le S-MAX, le Galaxy, la Mondeo et le Kuga. Près de 4,5 millions de véhicules Ford actuellement en circulation sont certifiés par le TÜV. Ford teste plus de 100 matériaux et composants pour identifier les éventuels risques allergiques. En outre, tous les composants susceptibles d'être en contact direct et prolongé avec la peau -comme le volant et les garnissages de sièges- sont également testés dermatologiquement. Les modèles Ford sont par ailleurs équipés de filtres à pollen hautes performances qui empêchent la pénétration des pollens allergisants dans l'habitacle.

Opel Insignia OPC repousse les limites du plaisir

Coiffant la gamme Opel Insignia, la version OPC (Opel Performance Car) lâche la bride pour le grand bonheur des amateurs de vitesse et de sportivité. Ainsi, cette Opel au superlatif, propulsée par un V6 2.8 l de 325 ch, est désormais disponible en version « Unlimited », mais uniquement pour certains marchés. Dépourvue de limiteur, l'Insignia OPC est capable de flirter avec les 270 km/h en pointe. Et, cerise sur le gâteau, ce pack illimité comprend un stage de pilotage OPC sur la piste d'essai d'Opel. De plus, la sportive de la marque au Blitz est enfin disponible avec des palettes au volant dans sa version automatique à 6 vitesses. A noter que cette dernière est reliée au module de gestion du châssis Flex-Ride qui offre deux modes : Sport et OPC.



Opel Insignia

Redéfinir les standards de l'élégance



www.opel.ma



A partir de 254 000 dh TTC*

Pensée dans un style innovant aux lignes pures et fluides, Opel Insignia vous invite à découvrir une parfaite combinaison de puissance et d'élégance. Désormais, plus rien ne pourra vous surprendre... Plus rien sauf son confort de conduite inégalé.

CASABLANCA : Route de Bouskoura : 0522 78 96 00, Omar Slaoui : 0522 43 14 80 - RABAT : 0537 28 93 50
MARRAKECH : 0524 33 93 80 - AGADIR : 0528 33 94 00 - TANGER : 0539 39 73 00
Concessionnaires : KENITRA : 0537 36 05 51 - FES : 0535 64 42 39 - MEKNES : 0535 52 46 90
EL JADIDA : 0523 35 55 52 - NADOR : 0536 34 83 44 - SAFI : 0524 46 10 39 - OUARZAZATE : 0524 88 50 25
OUJDA : 0536 51 40 99 - BENI MELLAL : 0523 43 08 73 - LAAYOUNE : 0528 89 30 93

 CFAO MOTORS MAROC
www.cfaomotors-maroc.com/opel

*Prix de l'Insignia 1,6 essence Essentia, hors frais de peinture métallisée. Photo non contractuelle.



Wir leben Autos.

INTERNATIONALES

Le Mans Series

Victoire pour le tandem Pescarolo-Michelin

Trois semaines après sa victoire à Sebring (USA), première manche de l'Intercontinental au Mans Cup 2011, Michelin a remporté la manche inaugurale des Le Mans Series sur le circuit du Castellet (France) avec son partenaire « historique », Pescarolo. La voiture n°16 (Collard/Tinseau/Jousse), qui n'avait plus gagné depuis

août 2009, s'est imposée devant un autre partenaire de Michelin, la nouvelle Lola-Toyota de Rebellion Racing. Michelin, qui n'a pas perdu une seule course au Mans Series depuis sa création en 2004, reste donc invaincu dans cette série européenne d'endurance à l'entame de la 8^e édition.

Grâce à la longévité, à la constance et aux performances des pneus Michelin, les prototypes LMP1 ont pu doubler leur relais sur le circuit varois éprouvant pour les pneumatiques.

Pour Serge Grisin, responsable des activités 4-roues chez Michelin Compétition : « Les 12 Heures de Sebring et les 6 Heures du Castellet nous ont permis de recueillir de précieuses informations sur les nouvelles gammes de pneumatiques que nous proposerons à nos partenaires aux 24 Heures du Mans. »



NISSAN

Leaf rafle la mise



Après son titre de voiture de l'année 2011 en Europe, la Nissan Leaf a été élue voiture mondiale de l'année 2011 en marge du Salon de New York. Cette performance est d'autant plus probante qu'elle s'est faite au détriment de deux belles voitures : l'Alfa Romeo Giulietta et la Citroën DS3.

En revanche, la nipponne a raté d'un cheveu un troisième titre, celui de la voiture verte de l'année. Une distinction remportée par la Chevrolet Volt.

Pour rappel, la Nissan Leaf est une traction avant entièrement électrique. Son moteur à courant alternatif affiche la puissance maximale de 109 ch pour un couple de 280 Nm et lui permet d'atteindre la vitesse maximale de 145 km/h. Il est alimenté par une batterie lithium-ion Nissan de type lamellaire. A pleine charge, la Leaf offre une autonomie de 175 km.

N°1

• **en qualité**⁽¹⁾
pour les consommateurs.

• **en longévité**⁽²⁾

• **en économie
de carburant**⁽³⁾

• **en sécurité**⁽¹⁾
pour les consommateurs :
pour la sécurité sur sol mouillé
& la fiabilité des produits.



Grâce à sa capacité d'innovation et ses partenariats avec les constructeurs automobiles, Michelin fait progresser la mobilité et vous apporte :

- PLUS de longévité
- PLUS de sécurité

(1) Etude TNS Sofres 2008, réalisée dans les 6 principaux marchés européens.

(2) Par rapport à ses principaux concurrents. Déclaré par les consommateurs : étude TNS Sofres 2008, réalisée dans les 6 principaux marchés européens, étude Synovate réalisée en 2008 en Afrique du Sud et Turquie. Confirmé par tests CERM et TÜV SÜD Automotive 2007 et 2008 sur les gammes les plus vendues de chaque segment.

(3) Calculé sur la base de tests de résistance au roulement TÜV SÜD Automotive 2007 et 2008.

MICHELIN
ENERGY[™] SAVER



EVENEMENT

Salon de Shanghai

L'automobile à l'heure chinoise

Hyundai Azera 2

Après une carrière en demi-teinte, la Hyundai Azera passe le témoin à sa future remplaçante qui a effectué sa première sortie en dehors de Corée du Sud à l'occasion du Salon de Shanghai. Par rapport à la première génération, le changement esthétique est d'emblée perceptible. En effet, le style du nouveau cru a gagné énormément en dynamisme. Le profil, quant à lui, rappelle la Sonata et l'Équus tandis que la poupe reste fidèle à la bande lumineuse qui s'étend sur toute la largeur de la malle. La Hyundai Azera II bénéficie, par ailleurs, d'une habitabilité en progrès à la faveur d'un empattement qui gagne presque 7 cm à 2,86 m. Au chapitre mécanique, l'offre consiste en deux motorisations essence : un quatre cylindres 2.4 de 180 ch et un six cylindres 3.0 développant 250 ch. A noter que les deux blocs sont accouplés à une boîte automatique à six rapports.

Volkswagen Beetle

Après onze ans de bons et loyaux services, la New Beetle cède la place à la Beetle. Dévoilée simultanément à Berlin, New York et Shanghai, la nouvelle génération voit grand avec des cotes en hausse qui enregistrent un gain en largeur de 8 cm et en longueur de 15 cm.



L'Empire du Milieu est aujourd'hui le plus grand enjeu pour tous les constructeurs de la planète. Rien de surprenant, donc, si toutes les grandes marques se soient bousculées pour bien figurer au 14e Salon international de l'automobile de Shanghai qui s'est déroulé du 23 au 28 avril 2011. Un Salon qui, avec ses 13 halls d'exposition, n'a plus rien à envier aux grands rendez-vous de l'automobile occidentaux tels que Paris, Francfort ou Genève. Pour preuve, plus de 700 000 visiteurs y sont venus admirer les 19 modèles présentés en Première mondiale et les 75 autres en Première chinoise.



World premiere
全球首发



Le design se veut également plus agressif avec une ligne de toit moins ronde, de larges entrées d'air, des ailes proéminentes et un petit aileron à la base du hayon. Mais que les incondionnels se rassurent, ce toilettage n'entame en rien la légendaire silhouette de l'icône. Côté tenue de route, la Beetle, qui s'est offert la plate-forme de la Golf 6, ne fait pas dans la demi-mesure. Elle fait également la part belle au plaisir de la conduite grâce à des transmissions à double embrayage DSG en option et le blocage de différentiel électronique XDS. L'offre mécanique comprend, pour sa part, deux Diesel TDI de 105 et 140 ch et deux moteurs à essence TSI développant respectivement 160 et 200 ch.

Audi E-TRON hybride

Pour la marque aux anneaux, le Salon de Shanghai a été l'occasion de dévoiler au public une déclinaison hybride rechargeable de son concept A3.

Contrairement à la version sportive présentée au dernier Salon de Genève,

l'Audi E-Tron hybride est une berline 4 portes à vocation plus familiale. Toujours basée sur le châssis de la RS3, elle reçoit un quatre cylindres TFSI développant la respectable puissance de 211 ch. Mais la voiture dispose de davantage de puissance grâce à un moteur électrique de 27 ch. En mode tout électrique, l'E-Tron dispose d'une autonomie d'environ 50 km. Associés à une boîte S tronic à double embrayage, les deux moteurs autorisent des performances de premier ordre (0 à 100 km/h en 6"8 et 231 km/h en vitesse de pointe). Selon le constructeur, la mise en production de l'Audi E-Tron sera lancée d'ici 2 à 3 ans.



EVENEMENT



Nissan TIIDA

Pour donner un nouveau souffle à une carrière qui a duré six ans, la Nissan TIIDA s'est parée d'une robe plus aguichante. Ainsi, son design assez carré cède la place à plus de rondeur. Présentée lors du Salon de Shanghai, la nouvelle mouture dévoile des mensurations revues à la hausse. Son empattement a d'ailleurs été allongé de 100 mm. Dans la foulée, l'habitacle a été revu avec, entre autres, de nouveaux sièges, plus confortables pour les longs trajets. Pour animer sa compacte, le constructeur nippon a logé sous le capot un moteur turbo (essence), une motorisation qui sera accouplée à une transmission automatique à variation continue. La TIIDA, deuxième du nom, sera commercialisée dans un premier temps en Chine, dès le mois courant.

Classe A

Le concept-car préfigurant la nouvelle Classe A a été incontestablement l'une des stars du Salon de Shanghai. Contrairement aux deux précédentes générations de la Classe A qui disposaient d'une architecture en sandwich favorisant l'habitabilité, le concept, lui, met en avant une conception plus classique. Il affiche, par ailleurs, une ligne plus

agressive, caractérisée par un capot long et une silhouette basse. Avec un centre de gravité abaissé, la petite Mercedes devrait procurer davantage de plaisir à son conducteur. Pour la motorisation, il s'agit d'un nouveau quatre cylindres 2 litres d'une puissance de 211 ch accouplé à une boîte robotisée à double embrayage.



*385 000,00 DH pour la S60 2.0 E.



UNE NOUVELLE VIE. DE NOUVELLES ENVIES. PLUS DE SÉCURITÉ. TOUJOURS AUTANT DE LIBERTÉ. CHANGEZ POUR LA NOUVELLE VOLVO S60.

Disponible en motorisations : essence 2.0T (203ch), diesel 2.0D3 (163ch) et 2.4D5 (205ch). Cons. : 5.3l/100km pour 139g/km de CO₂ rejeté. Toutes les versions sont équipées de série du City Safety (Système de freinage automatique), de 8 Airbags et du système anti-coup de lapin.



Photo non contractuelle



DRIVE

VOLVO S60 à partir de **385.000,00*** DH

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

volvocars.ma

Volvo. for life



COMMUNICATION

AUTOCONCEPT

VOLVO

Concept Universe



Depuis que le constructeur chinois Geely a pris les commandes de Volvo, la marque suédoise voit les choses en grand. Elle se prend même à rêver de grandes routières qui pourraient rivaliser avec le haut de gamme allemand. Le premier pas concret dans cette voie est le Volvo Concept car Universe qui a été présenté au salon de Shanghai 2011. Cette berline de plus de cinq mètres de long préfigure une future S 90 qui se placerait probablement au-dessus de la S 80, l'actuel vaisseau amiral de la marque.

Volvo voit grand



VOLVO

Concept Universe

A la découverte du concept Universe, la proue déconcerte par l'absence des « gimmicks » au bout du capot, alors qu'ils font l'essentiel de la personnalité de l'auto. Pour trouver les optiques et la calandre, il faut regarder en bas sur le très proéminent bouclier pour remarquer une immense grille et un regard très anodin. Ce graphisme de la face avant semble faire écho à celle de la Saab 9X dévoilée au Salon de Francfort en 2001. Pour le reste, vue de trois quarts arrière, la Volvo se révèle élégante et ne manque pas de rappeler sous cet angle la S 60 et la Jaguar XF. Quant au pli de tôle qui ceint l'avant, c'est un artifice vu et revu sur de nombreuses Saab, référence au capot couvercle inauguré par la 99.





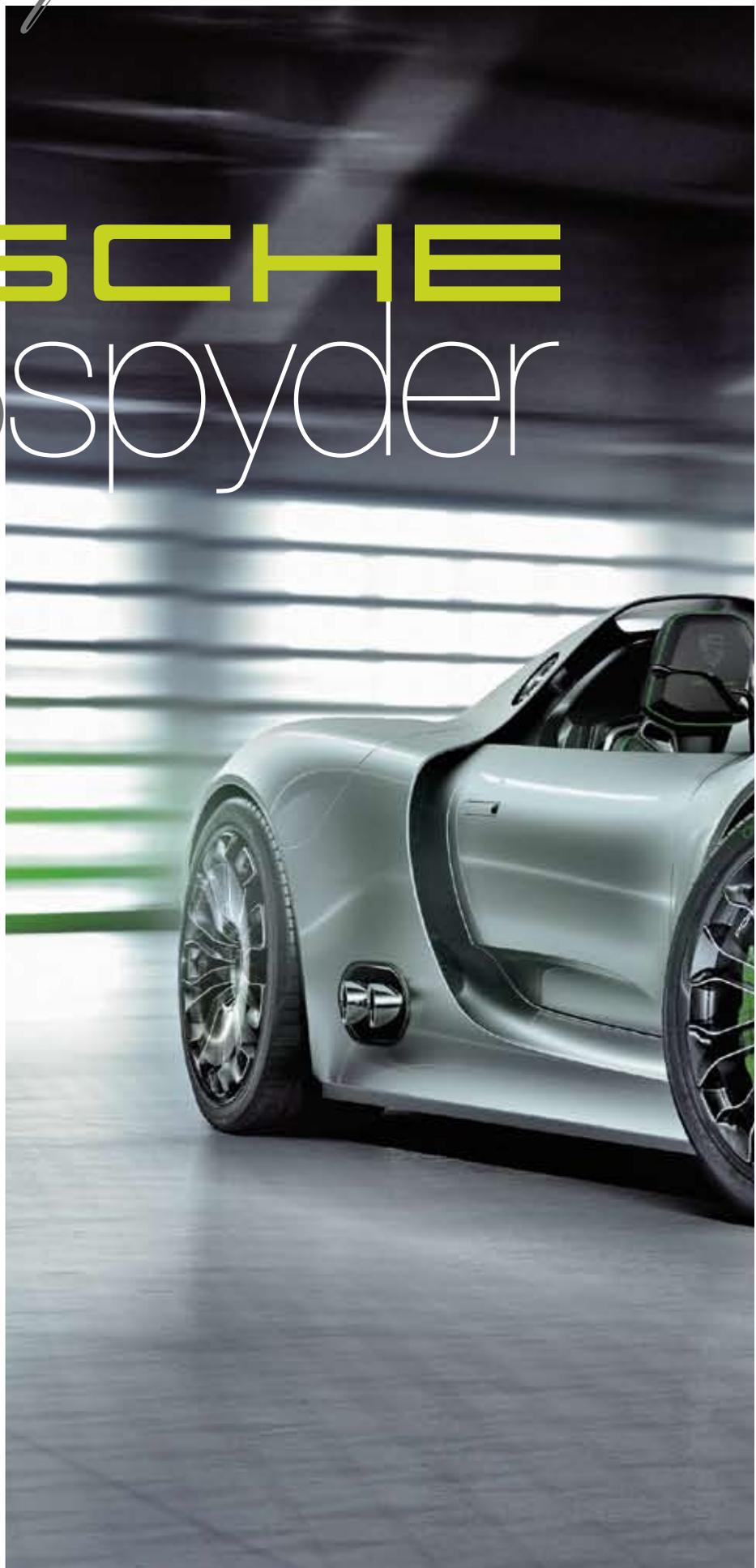
A l'intérieur, on retrouve le style maison avec des formes épurées, la fameuse console flottante qui court jusqu'aux places arrière. Celle-ci accueille un écran tactile qui trouve son pendant entre les passagers arrière.

A noter, enfin, que la prochaine berline dérivée du concept Universe inaugurerait une toute nouvelle plate-forme « évolutive », sur laquelle seront basées, à terme, toutes les Volvo à partir du format familial.

AUTO *Exception*

PORSCHE 918spyder

Pour assurer une digne descendance à sa Carrera GT, la firme de Zuffenhausen n'a pas trouvé mieux que de passer à la production du 918 Spyder dérivé du concept-car présenté au Salon de Genève 2010. En choisissant de recourir à la technologie hybride, Porsche démontre avec talent que performance peut rimer avec respect de l'environnement.



*La supercar écolo
arrive*



Cylindrée : 4L V8
 Puissance : 718 ch
 500 ch thermique
 et 218 électrique à 9200 tr/min
 Vitesse maximale : 320km/h
 0 à 100 : 3,2 s

Le moteur électrique avant entraîne à lui seul les roues de tête et c'est une batterie lithium-ion logée derrière l'habitacle qui sert d'accumulateur. Ainsi, la voiture est capable de parcourir 25 km en mode tout électrique. Le pilote peut choisir, via un bouton situé au volant, le mode hybride où le tandem thermique et électrique fonctionne classiquement.



Les temps changent. Aujourd'hui, il est possible de se faire plaisir au volant tout en évitant de se mettre à dos les écologistes. Même les goulus supers cars, qui polluent énormément, peuvent se révéler politiquement corrects. C'est le cas du Spyder Porsche 918 qui peut être considéré, à bien des égards, comme le digne successeur de la Carrera GT présentée au Mondial 2000 et disparue en 2005. Brandissant l'étendard de l'hybride, la 918 démontre que l'association moteurs essence et électrique est la solution à court et moyen terme pour continuer de rouler sport sans s'attirer les foudres des écolos. En fait, la décision de mettre en production cette sportive hybride rechargeable s'explique par l'accueil chaleureux réservé par le public au concept Porsche 918 Spyder dévoilé au Salon de Genève 2010.

De l'extérieur, le pur-sang de Zuffenhausen affiche sa vocation sportive en mettant en avant une silhouette ultrabasse, incisive et affublée d'un arrière de soucoupe volante, clin d'œil aux 917 Le Mans et à la RS Spyder (LMP2) de course. Les entrées d'air latérales et les arceaux, quant à eux, rappellent la Carrera GT. Au passage, on remarquera la présence de bosselages fuselés dans le prolongement des appuis-tête, auxquels a été dévolu un rôle double : aérodynamisme et hébergement d'une admission d'air dynamique.

A l'intérieur, comme en témoigne les trois compteurs ronds -trait incontournable du design



de la marque-, l'ambiance est typiquement Porsche. L'originalité est également de mise avec une console centrale flottante qui regroupe l'essentiel des commandes.

Mais c'est sous le capot que se cache le vrai joyau de ce bolide. Il s'agit d'un V8 3.4 annonçant 500 ch, placé longitudinalement en avant des roues arrière. Dérivé de celui de la RS Spyder qui court en endurance, ce moteur grimant à 9200 tr/mn se fait assister par trois moteurs électriques, deux à l'avant et un à l'arrière, qui apportent 218 ch supplémentaires. Le moteur électrique avant entraîne à lui seul les roues de tête et c'est une batterie lithium-ion logée derrière l'habitacle qui sert d'accumulateur. Ainsi, la voiture est capable de parcourir 25 km en mode tout électrique. Le pilote peut choisir, via un bouton situé au volant, le mode hybride où le tandem thermique et électrique fonctionne classiquement. Les deux positions restantes sont Sport Hybrid, qui met l'accent sur les performances, et Race Hybrid, réservée aux tours de circuit contre le chrono. Copiant le système KERS en F1, les moteurs électriques libèrent un appoint de puissance avec de sacrées performances à la clé : 3"2 de 0 à 100 km/h et 320 km/h en pointe. Une commande

supplémentaire, baptisée Push to Pass, donne occasionnellement un effet de boost « électrique » pour les dépassements. La consommation se révèle exceptionnellement basse avec une moyenne de 3L/100, soit moins qu'une Toyota Prius. On notera enfin que la transmission est assurée par une boîte PDK de sept vitesses à double embrayage.

Côté tenue de route, la carrosserie monocoque en carbone, qui permet de contenir le poids à moins d'une tonne et demie, conjuguée à des trains roulants optimisés, devrait garantir un comportement à la hauteur des performances de la bête. De quoi assurer une allure authentiquement Porsche et revendiquer un tour du Nürburgring en moins de 7'30.

Forcément, une telle technologie a un prix et ce dernier s'annonce plutôt « coquet ». A 775 404 euros pièce, la prestigieuse marque allemande compte en produire 918 unités, pas une de plus ! Seul bémol, les premières livraisons ne sont prévues que pour fin 2013. Pour faire patienter les futurs propriétaires, Porsche leur propose pour la modique somme de 175.000 € environ, une Porsche 911 Turbo S « Edition 918 Spyder » !

AUTO *Exception*

PORSCHE
Panamera Turbo S

Encore plus méchante





La Porsche Panamera Turbo S, première berline de la marque de Zuffenhausen, a établi de nouveaux standards dans la catégorie, en termes de dynamisme. Avec des performances dignes des meilleures sportives du moment, elle a en effet franchi un nouveau palier. Découvrez-la.



Après avoir bâti sa réputation de constructeur de voitures de sport grâce au mythique coupé 911, Porsche s'investit dans d'autres segments pour ratisser plus large. Le bal a été ouvert par la commercialisation du Cayenne qui a introduit le diesel dans l'univers Porsche. Ce succès a encouragé la marque de Zuffenhausen à faire une incursion dans le segment des berlines prestigieuses. C'est ainsi que la Panamera est née avec l'ambition d'attirer une clientèle désireuse de goûter à la sportivité sans sacrifier le confort. Pour mériter son blason, la Panamera puise son design dans les codes stylistiques de la marque. Ainsi, la filiation avec les autres modèles de Porsche est évidente, notamment au niveau de la face avant qui est très proche de celle des 911 et autre Carrera GT. Même tendance à l'arrière, avec une poupe proche du célèbre coupé. La principale différence concerne le profil, avec ses quatre portes et un empattement de 2,92 m. La parenté avec les autres modèles de la marque n'est pas moins flagrante à l'intérieur, puisqu'on y retrouve certains éléments caractéristiques tels les cinq compteurs ou le chrono implanté au centre de la planche de bord. Celle-ci, très verticale, avec du cuir surpiqué, de l'aluminium et du

bois, en jette pas mal. Mais il faut reconnaître que le principal point fort de la Panamera réside dans son habitabilité, tout simplement remarquable, notamment à l'arrière. Deux passagers peuvent ainsi prendre place aisément avec un espace aux jambes conséquent (près de 32 cm) et une généreuse largeur aux coudes. Même la garde au toit est suffisante malgré la hauteur réduite de la caisse. Le confort est de tout premier plan et les occupants arrière profitent des mêmes sièges baquets qu'à l'avant. Si le fleuron de la gamme, la Panamera Turbo, a su se faire une place de choix dans sa catégorie grâce à son raffinement et à son moteur de 500 ch, l'arrivée de la Mercedes S 63 AMG et de la 760 l'a changé la donne. Pour remettre les pendules à l'heure, Porsche a donc dégainé avec une version plus puissante, la Turbo S, dotée d'une cavalerie de 550 ch. La sportivité de la Porsche Panamera Turbo S ne se limite pas seulement au moteur, on en retrouve les traces à l'extérieur, avec des jantes «Turbo II» de 20 pouces, des jupes élargies et l'aile-ron adaptatif à extension en quatre parties. A l'intérieur, le



Cylindrée : 4.8L V8
Puissance : 550ch - 6700tr/min
Transmission : intégrale

Poids et Mesures

Poids à vide : 1970 kg
Dimension : 4.97/1.93/1.41 (L/l/h)
Réservoir : 115 l
Volume coffre : 432 l
Pneumatique : 255/45 ZR 19 avant
285/40 ZR 19 arrière

Performances Globales

Vitesse max : 306 km/h
0 à 100 : 3.8 s

caractère sportif de cette GT est mis en valeur par la finition cuir bicolore, proposée en deux teintes, Noir/Crème et Gris Quartz/Crème.

Par ailleurs, la Turbo S offre de série de nouvelles options comme le Launch Control, le différentiel à glissement limité ou un échappement sport spécifique.

Et pour s'assurer une tenue de route à la hauteur de son pedigree, la GT se dote d'un attirail d'aides à la conduite tels l'antiroulis actif PDCC, le différentiel arrière actif PTV et le pack Sport Chrono Turbo, qui comprend notamment des réglages plus sportifs pour l'amortissement piloté, le tout fourni de série.

Sous le capot, on retrouve un V8 4.8 biturbo développant 550 ch et 750 Nm, mais qui peut passer à 800 Nm avec l'overboost disponible avec le pack Sport Chrono, comme sur le Cayenne Turbo S.

Ainsi dotée, la plus puissante des Panamera se présente comme la première berline à pouvoir passer sous la barre des quatre secondes dans l'exercice du 0 à 100 km/h. Il lui suffit même de 3,8 secondes, comme pour une Audi R8 V10 ou une Mercedes SLS AMG ! Par rapport à la Panamera Turbo normale, ses turbocompresseurs sont modifiés tout comme la cartographie du moteur.

Avec des performances hors normes, conjuguées à une tenue de route souveraine, la Panamera Turbo S intègre désormais le cercle des voitures d'exception qui était jusqu'à l'exclusivité des coupés.

AUTO *Nouveauté*

JAGUAR XK RS

Toutes griffes dehors !





*Pour commémorer
les cinquante
ans de la type
E, la marque au
félin a conçu la
Jaguar la plus
rapide de son
histoire après la
mythique XJ 220.
Très performante,
la XKR-S fait
même dans la
provocation avec
un physique
bodybuildé.*

Moteur : 8 cylindres V, 32 soupapes
 Cylindrée : 5000 cm³
 Puissance maxi : 550 ch à 6500 tr/min

Boîte à vitesse : Séquentielle 6 vitesses
 Vitesse maxi : 300 km/h
 Accélération (0 à 100 km/h) : 4.4 s

Poids : 1753 kg
 Pneumatiques : 255/35 R20 avant
 285/30 R20 arrière

*La motorisation a subi
 une cure aux amphé-
 tamines.
 Ainsi, le V8 de
 5.0 l de cylindrée a
 vu sa puissance pas-
 ser à 550 ch pour un
 couple de 680 Nm par
 rapport à la XKR*

Reconnaissons qu'avec sa silhouette fuselée, qui évoque un gros chat à l'affût, la XKR ne manquait déjà pas d'allure. La version S, présentée au Salon de Genève 2011 dans sa livrée exclusive 'French Racing Blue', se veut encore plus agressive. En effet, le nouveau fleuron de la gamme se dote d'optiques remaniées, de prises d'air latérales ainsi que d'un bouclier avant retravaillé incluant des feux à LED. Le capot est également retouché avec l'apparition de fentes horizontales qui permettent de réduire la chaleur et le phénomène de portance. L'arrière, pour sa part, est agrémenté d'un pare-choc avec diffuseur, de quatre sorties rondes pour l'échappement et d'un gros aileron. Pour souligner encore plus le côté sportif de la XKR-S, les grilles avant supérieures et inférieures, les ouïes latérales, le pourtour de vitres et la garniture du couvercle de coffre se déclinent tous en noir brillant.

Les nouvelles jantes en alliage 20» Vulcan, couleur an-





thracite, et les étriers de freins peints en rouge complètent ce tableau de fort belle manière.

A l'intérieur, l'ambiance fleure bon le luxe et la sportivité. L'usage abondant du cuir, du carbone et d'aluminium renforce l'aspect haut de gamme de l'habitacle hérité de la XKR. A noter la possibilité pour le client d'opter pour une carrosserie au coloris de son choix et de personnaliser l'intérieur. Pour l'habitacle, il est ainsi possible d'opter pour un ensemble en cuir uni avec surpiqûres en couleurs ou pour un ensemble deux tons charcoal ou rouge.

Dans la pure tradition maison, la XKR-S bénéficie des équipements les plus raffinés. Il en est ainsi du système audio Bowers & Wilkins 525W qui bénéficie du son surround Dolby, tout comme de l'écran tactile 7» qui commande la plupart des fonctions principales tels que le système



audio du véhicule, le système de téléphonie Bluetooth, la navigation par satellite et la climatisation.

En plus, le fleuron de la gamme peut bénéficier en option d'une caméra d'aide au stationnement en marche arrière ainsi que d'un système d'éclairage avant adaptatif.

Mais l'essentiel de l'évolution par rapport à la XKR réside au niveau de la motorisation qui a subi une cure aux amphétamines. Ainsi, le V8 de 5.0 l de cylindrée a vu sa puissance passer à 550 ch pour un couple de 680 Nm. Résultat, les performances s'envolent avec une vitesse de pointe de 300 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 4,4 secondes. La transmission est assurée par une boîte automatique à six rapports qui offre le choix entre les modes Drive ou Sport. Les changements de vitesse peuvent également être contrôlés manuellement grâce à des palettes situées à l'arrière du volant. Cette hausse de la performance ne s'accompagne pas d'une inflation importante de la consommation puisque, selon le constructeur, celle-ci s'établit à un raisonnable 12,3l/100.

Au chapitre comportement, la tenue de route a été revue pour être en phase avec l'augmentation de la puissance. Ainsi, le système de gestion du différentiel actif a été reprogrammé pour réduire la sensibilité de la direction à très grande vitesse. Le contrôle dynamique de la stabilité a également été remanié pour répondre aux capacités accrues de la voiture. Au passage, les suspensions ont été revisitées dans le sens d'une meilleure rigidité, favorisant ainsi une plus grande précision de conduite.

Par ailleurs, grâce au système JaguarDrive Control, la XKR-S propose deux modes de conduite : Hiver et Dynamique. Ce dernier permet une réaction plus importante de l'accélérateur, des changements de vitesse plus rapides et une conduite plus sportive.

Au final, la XKR-S réussit un savant mélange entre luxe et sportivité, ce qui fait d'elle une alternative intéressante aux Lamborghini et autres Ferrari. Néanmoins, toutes ces qualités se payent au prix fort, avec un ticket d'entrée qui ne se négocie pas à moins de 136 000 euros.

AUTO *Exception*

BMW X6

Sans compromis





En plus d'affirmer son exclusivité grâce à un design décalé, le X6, par le biais d'une version M assurément plus puissante, s'offre le luxe de bousculer les ténors de la catégorie tels les Porsche Cayenne Turbo et autre ML 63 AMG. Une « bestialité » qui n'empêche pas le SUV le plus vélocé du marché de se montrer très vivable au quotidien.

AUTO *Exception*



Cylindrée :	4395, V8 à 90°
Puissance :	555 à 6000 tr/min
Poids à vide :	2385 kg
Pneumatique :	245/40 R 20 avant 315/35 R 20 arrière
Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4,9 s

Dans un segment conservateur comme celui des 4x4, l'arrivée du X6 a bouleversé les codes stylistiques en usage en initiant un nouveau genre de véhicule tout-terrain dénommé « coupé de loisir polyvalent ». En effet, le tout-terrain bavarois, avec son design décalé qui tire son originalité du mariage de deux concepts différents, le 4x4 et le coupé, ne ressemble à rien de ce qui existait jusqu'alors. Certes, on aime ou on n'aime pas, mais il est évident que le SUV de la marque à l'hélice ne laisse pas indifférent. En tout cas, ceux qui affectionnent les lignes dynamiques et sportives, seront servis. Au menu, une proue qui évoque celle du X5, mais avec de grosses prises d'air qui ont avalé les

antibrouillards. De profil, les flancs sont soulignés par une nervure reliant l'aile avant aux feux arrière en passant par les poignées des portières tandis que le pavillon s'abaisse pour former une poupe inédite où le côté massif se marie avec la lunette horizontale d'une GT. Avec des lignes aussi sculptées, le X6 en impose, mais une fois passé entre les mains des sorciers du département Motorsport, il devient carrément impressionnant. Son pedigree exceptionnel transpire à travers les écopes d'air béantes du bouclier avant, les ouïes latérales façon M3 et les deux embouts de l'échappement double estampillés M. Les jantes à doubles rayons, avec leur 20 pouces de diamètre, sont également à l'image de la démesure de l'engin.

Reflétant un style de vie sportif, l'intérieur de la BMW X6 M séduit par des solutions fonctionnelles et une finition de premier ordre. L'aménagement du poste de conduite met en valeur le style typiquement M avec un combiné d'ins-



truments affichant une zone de pré-alerte variable dans le compte-tours, des indicateurs de fonctions spécifiques ainsi qu'un éclairage blanc. De série, la BMW X6 M possède des sièges M, un volant M gainé cuir et un pédalier aluminium. Côté équipement, la dotation standard comprend, entre autres, le réglage électrique des sièges avec fonction mémoire et chauffage des sièges avant, la climatisation automatique bizona, la sellerie cuir Merino, une chaîne audio HiFi avec 10 haut-parleurs. De plus, le X6 M offre dans sa finition Exclusive Line la climatisation automatique à quatre zones et le toit ouvrant en verre ainsi que les phares autodirectionnels.

Au chapitre mécanique, le SUV bavarois abrite sous son capot un bloc essence V8 Twin Turbo 4.4 développant 555 ch pour un couple de 677 Nm disponible de 1500 à 5650 tr/min ! Ce moteur a pour particularité d'être doté d'un nouveau collecteur d'échappement pour les deux rangées de cylindres et d'un positionnement des catalyseurs permettant de minimiser les pertes de puissance.

Couplé à une boîte automatique 6 vitesses avec palettes au volant, le bloc atteint le 0 à 100 km/h en 4,7 s. En complément, un bouton «M» permet de modifier différents paramètres dont le EDC (Electronic Damper Control—fermé

des amortisseurs), le DSC (Dynamic Stability Control) et la puissance du moteur pour plus de sportivité. Grâce aux technologies Efficient Dynamics embarquées, le niveau de consommation moyen reste acceptable avec 13,9 l/100 km en cycle mixte et 325 g/km de CO₂. La vitesse maximale, elle, est bridée à 250 km/h, mais libérable à 275 km/h grâce à un kit optionnel.

Pour rendre cette puissance phénoménale exploitable pour un tout-terrain qui pèse presque 2,4 tonnes, Motorsport a doté le X6 M de suspensions spéciales Adaptive Drive abaissées de 10 mm, de barres anti-roulis pilotées, d'une transmission xDrive et d'une nouvelle direction assistée Servotronic. Cet attirail est complété par des disques ventilés de 395 mm à l'avant et de 385 mm à l'arrière garantissant une très bonne qualité de freinage.

Politiquement incorrect pour certains au moment où la planète se mobilise pour l'optimisation des ressources et la lutte contre la pollution, le X6 M n'en demeure pas moins un engin qui distille un plaisir de conduite rare auquel ne peut malheureusement prétendre qu'une poignée de privilégiés capables de déboursier, au bas mot, la bagatelle de 1 532 000 DH!



AUTO *Nouveauté*

LEXUS is350

Sportivité et raffinement nippons





Pour s'imposer dans une catégorie dominée par les allemandes, BMW et Audi en tête, la Lexus IS 350 a mis en avant de nombreuses qualités, notamment un design valorisant, un équipement high-tech et une mécanique volontaire.

IS 350

AUTO *Nouveauté*

LEXUS is350

Esthétiquement, l'IS 350 propose une interprétation plus audacieuse du concept de design «L-Finesse» de Lexus. Avec sa silhouette saillante et sa ceinture de caisse élevée, elle se révèle si aérodynamique que son coefficient de traînée affiche seulement 0,274. De l'avant, la voiture semble être toujours prête à bondir alors que ses jantes stylisées, son échappement double (un de chaque côté) accentuent sa sportivité.

L'intérieur affiche une qualité de fabrication conforme aux standards de la marque.

À commencer par un tableau de bord rehaussé d'un fini

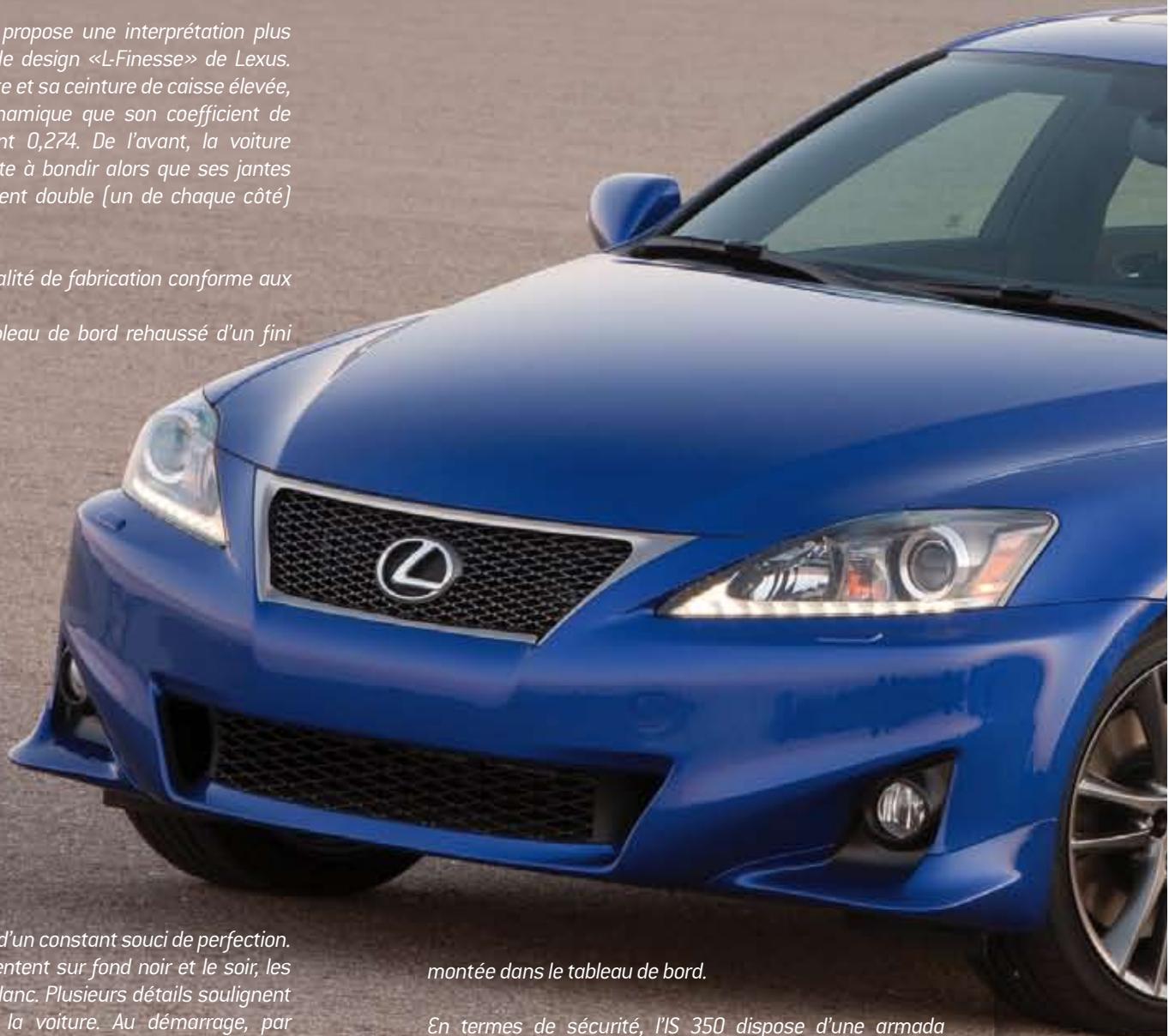
texturé noir qui témoigne d'un constant souci de perfection. Les instruments se présentent sur fond noir et le soir, les aiguilles s'illuminent de blanc. Plusieurs détails soulignent la vocation sportive de la voiture. Au démarrage, par exemple, les aiguilles du tachymètre et de l'indicateur de vitesse balayent le cadran d'une demi-rotation pour revenir au point initial. Quant aux sièges, ils offrent un bon maintien qui se révèle d'une grande utilité en conduite sportive.

L'IS 350 offre une foultitude d'équipements raffinés : le système d'accueil sans clé SmartAccess qui lui permet de déverrouiller les portières juste en touchant la poignée et de lancer le moteur sur simple pression d'un bouton; l'ouverture et la fermeture des glaces avec commande automatique; les rétroviseurs extérieurs chauffants à repliage automatique et à télécommande assistée; la chaîne audio AM/FM avec lecteur de CD/MP3 et changeur de 6 CD à 13 haut-parleurs

montée dans le tableau de bord.

En termes de sécurité, l'IS 350 dispose d'une armada de coussins et de rideaux gonflables pour protéger les occupants à l'avant et à l'arrière. On y trouve même des coussins pour les genoux. La nipponne comporte également un système de surveillance de la pression des pneus, des phares à décharge à haute intensité bi-xénon et un système d'éclairage avant adaptatif. De plus, le système AFS règle l'angle des phares en fonction de celui du braquage des roues.

Au chapitre mécanique, Lexus IS 350 utilise un V6 de 3,5 litres à calage variable intelligent qui développe 306 chevaux,





ce qui devrait en principe lui autoriser des performances relevées. Ce moteur est accouplé à une boîte de vitesses automatique à 6 rapports permettant de boucler le 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes. La transmission offre le choix entre un fonctionnement entièrement automatique ou le mode séquentiel. Grâce à ce dernier, il est possible de passer les rapports en manuel en utilisant les palettes situées derrière le volant. Il est également possible de se procurer, en option, un sélecteur de vitesses séquentiel multimodal, monté de façon traditionnelle dans la console centrale.

Pour le comportement routier, l'IS 350 est chaussée de pneus P225/45R17 à l'avant et de pneus P245/45R17 à l'arrière. Il est possible de se procurer, en option, des roues

de 18 pouces en alliage chaussées de pneus de haute performance P225/40R18 à l'avant et P245/40R18 à l'arrière. Elle est par ailleurs dotée d'une suspension à quatre roues indépendantes, à double bras triangulé à l'avant et à tiges multiples à l'arrière. Ainsi équipée, l'IS 350 est censée garantir une tenue de route stable et améliorer l'adhérence dans les courbes. Les aides à la conduite sont également de la partie, à l'image du contrôle de la stabilité du véhicule (VSC) et de l'anti-patinage à l'accélération (TRAC).

Côté freinage, la nipponne utilise de série des freins assistés à disques ABS avec répartiteur électronique de la force de freinage (EBD) et l'assistance au freinage (BA).

En conclusion, la Lexus IS 350 s'avère être une sportive accomplie, qui brille par son homogénéité. Capitalisant sur les progrès réalisés par la marque nipponne en qualité de

AUTO *Dossier*

Une ballade sans le haut !

Dès l'apparition des premiers rayons de soleil, on ne pense qu'à cette balade en voiture décapotée. Quoi de plus normal, en effet que de rouler cheveux au vent pour ressentir cette grisante sensation de liberté et de bien profiter du beau temps. Ce qui tombe à point nommé puisque jadis considéré comme un marché de niche, le segment des cabriolets s'est considérablement développé, à la grande satisfaction des constructeurs qui se sont bousculés au portillon. Ce mois-ci, braquons nos projecteurs sur une brochette de cabriolets les plus représentatifs de la fourchette des 600 000 à 800 000 DH.

Volvo C 70 // à partir de 620.000 DH

Jouant la carte de la séduction à son lancement en 2006, la C70 a eu droit, quatre ans plus tard, à un restylage. Face avant redessinée dans le style de la S60 et nouveaux feux arrière. Reprenant la plate-forme des S40 et V50, la suédoise s'avère suffisamment habitable, surtout à l'avant. Pour un coupé-cabriolet, le coffre, en configuration capotée, avec ses 455 dm³, affiche une capacité de chargement de déménageur. Bien conçu et bénéficiant d'une rigidité exemplaire, à l'instar des autres Volvo, le cabriolet est lourd (1745 kg), ce qui ne le rend pas très agile. En effet, le comportement routier est prévenant et se révèle parfaitement adapté à la vocation paisible de ce cabriolet. Sous le capot, la C70 n'a droit qu'à un seul moteur essence : le cinq cylindres turbo de 230 ch. En diesel, par contre, on peut choisir entre le D3 de 150 ch et le D4 d'une puissance de 177 ch. A noter enfin que tous les moteurs sont disponibles avec boîte automatique à six rapports sur les Diesel.

Porsche Boxster // à partir de 670 000 DH

Avec son style très maison, le Boxster n'a aucun mal à revendiquer son identité Porsche. Ce roadster à moteur central s'est offert un restylage au premier semestre 2009. Les modifications esthétiques se limitent à des feux de position avant et arrière à LED, des phares légèrement re-



dessinés dans l'esprit Carrera GT et des retouches sur les boucliers.

En revanche, les évolutions techniques sont plus profondes. Ainsi, le flat 6 de base, passant de 2,7 l à 2,9 l, délivre désormais 255 ch. Le S dispose d'un 3,4 l à injection



directe de 310 ch. Les deux blocs sont accouplés à une boîte mécanique à 6 rapports qui peut être remplacée par la fameuse boîte PDK robotisée à 7 rapports et double embrayage. Le comportement, lui, reste typiquement Porsche avec un châssis aussi efficace que joueur. Côté équipement, si la dotation comprend l'essentiel, elle n'est pas à la hauteur du standing de la voiture ni des tarifs pratiqués.

Audi TT roadster // + de 600 000 DH

Affichant une robe aguichante mêlant savamment lignes acérées et courbes arrondies, le TT roadster est destiné avant tout à la parade dans les quartiers chics. Le restylage qu'il vient récemment de subir lui apporte une fraî-

cheur bienvenue sans modifier en profondeur une ligne toujours d'actualité. Les changements se limitent ainsi à des retouches du bouclier avant qui adopte des prises d'air de forme plus expressive, tandis que les projecteurs arborent des diodes dès la version d'appel. L'intérieur ne déroge pas à la tradition maison en affichant une présentation des plus flatteuses. Très pratique, la capote en tissu peut être ouverte ou fermée en 12 secondes, même lorsque la voiture roule à faible allure. La tenue de route, pour sa part, est aux petits oignons grâce à des trains roulants sophistiqués et à un châssis rigide. L'Audi TT roadster offre une large palette de motorisations. En essence, cela démarre avec un 1.8 TFSI 160 ch, suivi d'un 2.0 décliné en deux niveaux de puissance : 211 ch et 272 ch. Au sommet



AUTO *Dossier*

de la gamme trône le 5 cylindres 2.5 de la version RS qui développe 340 ch. L'offre diesel se résume à un 2.0 tdi 170 ch qui brille par sa disponibilité à bas régime.

Nissan 370 Z Roadster // + de 650 000 DH

Chez Nissan, le coupé est synonyme de plaisir de conduite à un prix serré. Cette recette, qui a fait les beaux jours du 350 Z, a été reconduite pour son successeur, le 370 Z. D'ailleurs, pour ce dernier, on a préféré ne pas trop verser dans l'originalité pour ne pas dérouter les inconditionnels. Ainsi, la parenté avec l'ancien modèle est patente, même si le nouvel opus affiche plus d'agressivité à la faveur de passages de roues plus prononcés et des voies élargies. A l'instar du coupé, la déclinaison roadster bénéficie d'un empattement raccourci qui se traduit par plus de vivacité et d'agilité sur route. L'habitacle, qui se révèle fonctionnel avec ses multiples espaces de rangement, offre une ambiance des plus sportives comme le promettent de magnifiques sièges baquets et un volant trois branches. Par ailleurs, le roadster 370 fait honneur à sa lignée en se montrant généreux en puissance avec un six cylindres qui délivre la puissance de 331 ch pour un couple de 366 Nm. Ce bloc, qui ravira les mélomanes par sa sonorité, peut être accouplé soit à une boîte mécanique à six rapports soit à une automatique à sept rapports.

Mercedes classe E cabriolet // à partir de 700 000 DH

Début 2010, Mercedes a présenté la variante découvrable de sa classe E, reprenant le style et le châssis du coupé apparu un peu plus tôt. Ce cabriolet utilise une plate-for-

me de Classe C, dont il reprend d'ailleurs la suspension. Contrairement à son grand frère, le SL, le E cabriolet opte pour une capote souple qui assure une bonne insonorisation. Entièrement automatique, elle est manœuvrable même en roulant jusqu'à 40 km/h. Le coffre, lui, propose une bonne capacité qui atteint 390 l dont 90 sont perdus lorsqu'on roule décapoté. A souligner la présence d'un petit déflecteur au sommet du pare-brise, appelé Aircap, qui protège les occupants contre les remous aérodynamiques. Côté habitabilité, l'espace est satisfaisant à l'avant, mais un peu moins à l'arrière. Toutefois, grâce aux sièges ventilés et au système de chauffage de cou Aircarf, le





confort est royal.

Bien que le coupé soit disponible avec la suspension pneumatique, ce n'est pas le cas de sa variante cabriolet. Cette dernière dispose en revanche de l'Agility Control qui adapte en continu la fermeté de l'amortissement. S'agissant de l'offre mécanique, l'importateur marocain n'a retenu qu'un bloc essence : le V6 3,5 l de 272 ch.

Audi A5 cabriolet // à partir de 724 000 DH

Dérivée de la berline, l'A5 cabriolet en reprend les traits élégants que la capote en toile a le mérite de ne pas dénaturer. Celle-ci s'ouvre électriquement en seulement 15 secondes ! A l'intérieur, l'habitabilité est au rendez-vous tandis que la qualité des matériaux et la finition sont conformes aux standards de la marque aux anneaux.

L'équipement s'avère complet en offrant, entre autres, la climatisation automatique, les jantes alu 17", l'ordinateur de bord et les phares au xénon.

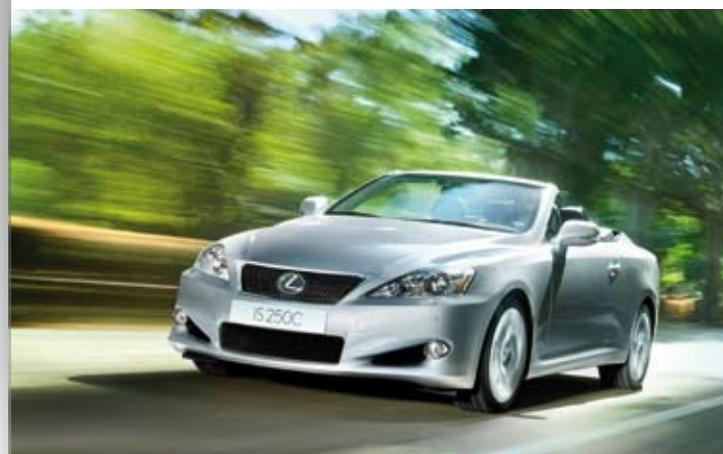
Autre point fort du cabriolet, l'excellente rigidité de sa coque. Ce qui profite à une tenue de route déjà bien servie par la précision de la direction, l'excellent amortissement et la transmission Quattro. Par ailleurs, l'A5 jouit de la répartition des masses optimale de l'A4, ce qui lui confère un comportement agile. Sous le capot, on retrouve l'excellent V6 3.0 L diesel de 240 chevaux qui assure des performances de premier ordre.

Lexus IS 250 C // + de 600 000 DH

Reprenant les lignes réussies du coupé, la Lexus IS 250 ne manque pas d'allure et constitue une alternative intéressante aux ténors de la catégorie. Son toit entièrement électrique, en trois éléments, s'ouvre en 20 secondes, mais il n'est manœuvrable qu'à l'arrêt. A noter que le cabriolet est

équipé de deux arceaux de sécurité fixes destinés à protéger les occupants en cas de tonneau. A l'intérieur, l'heure est au confort avec une finition léchée et une très bonne ergonomie. L'habitabilité est également de mise, surtout à l'arrière qui offre un bon espace pour les jambes. Le coffre, avec 583 l toit en place et 235 l toit replié, est très logeable. L'IS 250 met par ailleurs en avant un riche équipement, décliné en deux finitions : Pack Luxe et Pack Executive. On y trouve notamment l'accès à bord et démarrage sans clé, une caméra de recul, la climatisation automatique bizona, les feux avant bixénon directionnels, un GPS couleur, des jantes alu 18" et des sièges cuir électriques chauffants et ventilés à l'avant.

Au chapitre mécanique, la Lexus IS 250 C n'est disponible qu'avec un V6 accouplé à une boîte automatique à six rapports. Offrant 208 ch, ce bloc est plus à l'aise en mode balade qu'en conduite musclée.



ENTRETIEN *du mois*

Aziz

Lamghari

L'HOMME QUI AIME LES FÉLINS

Agilité et puissance sont les maîtres mots dans la bouche de l'architecte Aziz Lamghari, car ils traduisent les qualités qui font du félin un animal exceptionnel. Et c'est sa passion pour le tigre qui l'a poussé à plébisciter les Jaguar et à en faire les principaux bijoux de sa collection de voitures anciennes. Les vieux modèles de la marque de Coventry, avec leur proue agressive et leur silhouette élancée, lui rappellent en effet son animal préféré. Notre architecte avoue, par ailleurs, vouer un véritable culte pour les civilisations anciennes et s'intéresser de près à l'histoire de l'art. A travers cet entretien, il nous ouvre son petit jardin secret.



Aziz Lamghari



Gentlemen Drivers. Voulez-vous nous parler un peu de votre parcours ?

Aziz Lamghari. J'ai suivi des études secondaires au Lycée Victor Hugo, à Marrakech. Après l'obtention du bac, j'ai mis le cap sur Paris pour suivre une formation en architecture, à l'École Nationale des Beaux-Arts, sanctionnée par un diplôme d'architecte DPLG. J'ai obtenu par la suite une maîtrise d'urbanisme à l'Université Paris 8. Ma carrière professionnelle a démarré en 1976, en intégrant la cellule projets éducation à rabat en tant qu'architecte des projets I.B.R.D. WASHINGTON pour la préparation du troisième projet éducation et le quatrième financement banque mondiale en collaboration avec les architectes à Washington et les responsables au niveau de la présidence du conseil des ministres.

Cette mission fût achevée courant 1978 avec le lancement desdits projets.

A fin 1978, J'ai créé un bureau d'architecture à Tanger pour réaliser des études de la Marina avec la SNAB (fonds saoudien) et montage financier et études techniques de CECOTRAT et de grandes entreprises internationales. C'était le point de départ d'une carrière à l'international. La première étape a concerné l'Asie du Sud-Est où j'ai travaillé sur des projets immobiliers en Malaisie et en Indonésie. En 1979, j'ai mis en place un bureau à

Marrakech en liaison avec Paris.

A l'orée des années quatre-vingt, je me suis recentré sur une partie du monde arabe, à commencer par des pays du Golfe, comme les Emirats Arabes Unis et l'Arabie Saoudite, avant de passer à la Libye, à l'époque du grand boum architectural en compagnie d'entreprises marocaines.

Après cette période cent pour cent internationale, j'ai entamé une phase où j'ai été à cheval entre le Maroc et l'étranger. Au Maroc, j'ai été sollicité pour des projets dans des créneaux diversifiés. Dans le secteur de l'éducation, je citerai le projet des lycées techniques et centres techniques régionaux. Dans le tourisme, parmi les projets les plus importants figurent le Palais El Mehdi, le Jardin de Koutoubia Hôtel, le Grand Palace Saâdi, Palais Rhoul et Coucher de Soleil du Koweïtien Khobaizi.

Votre entourage immédiat a-t-il été pour quelque chose dans votre passion pour l'automobile ?

Ma relation avec le monde de l'automobile remonte à l'enfance, car j'ai baigné dans cet univers. Mon père, en effet, était concessionnaire de la marque Fiat à Marrakech. A l'époque, beaucoup de voitures américaines sillonnaient les routes marocaines parce qu'elles étaient prisées pour leur prestige et leur puissance. Il est vrai que ces voitures



Aziz Lamghari

étaient gloutonnes, mais le prix très abordable de l'essence n'était pas un frein pour beaucoup de Marocains. Donc, les gens qui fréquentaient notre garage arrivaient avec leur Cadillac, Plymouth, et repartaient avec des modèles Fiat. Parfois, j'accompagnais mon père au garage et je passais mon temps à regarder ce ballet incessant de voitures. Mais à vrai dire, j'étais très jeune pour éprouver un réel intérêt pour les voitures. La passion est venue un peu plus tard, mais elle se focalisait exclusivement sur les Jaguar. C'est vrai que quand j'ai commencé à m'intéresser aux bagnoles, je n'avais d'yeux que pour les modèles de la marque au félin. Je me rappelle que des gens venaient me proposer des Cadillac des années quarante-cinquante, mais je m'en détournais. Je l'ai beaucoup regretté plus tard, parce qu'avec le temps, j'ai commencé progressivement à apprécier le look des Cadillac.

Comment s'est déclenchée votre passion pour les voitures anciennes ?

Je me rappelle que mon premier rapport aux voitures -qui sera le catalyseur de la passion que j'ai eue pour les Jaguar- date de 1976, au moment où je travaillais sur le projet éducation à Rabat. C'était un ami, qui était venu me voir avec une Jaguar S-Type, de 1968. Dès que je l'ai vue, j'ai craqué pour elle. Ce fut ma première Jaguar. Cela a été le début d'une histoire d'amour pour la marque au félin. Depuis, dès que j'en avais l'occasion, je partais à la recherche d'anciens modèles de la marque de Coventry, à Casablanca, Marrakech, Kenitra. Je ciblais surtout les stations-service et la ferraille. Ainsi, ma Jaguar Mk8, je l'ai trouvée par hasard dans une ferraille, à Tanger. Et le modèle M1, je l'ai récupéré dans une ferraille à Marrakech dans un état délabré. Il m'arrivait, de temps à autre, de m'orienter vers mes amis dans l'espoir de trouver des opportunités intéressantes. Et c'est justement chez un ami que j'ai acheté ma Jaguar 420 G.

Parfois, c'est par pur hasard que j'ai déniché mes joyaux. C'est en particulier le cas de la Jaguar I-Type. C'était au début des années quatre-vingt-dix ; à l'époque, je travaillais sur un chantier de la base des Forces Armées Royales, à Rabat-salé. Le chef de chantier m'a informé de l'existence



d'une I-Type blanche enterrée dans une ferme. Je m'y suis rendu et j'ai récupéré cette voiture que j'ai trouvée dans un très mauvais état.

Votre attirance pour les Jaguar vous a-t-elle empêché de vous intéresser à d'autres marques ?

Non. Car après un moment où je ne cherchais que des Jaguar, j'ai commencé à m'intéresser aux Cadillac qui m'attiraient par leur côté puissant, leur volume ainsi que le design des années quarante. Je suis donc parti à leur recherche et je me rappelle que mon ami Omar Bekkari m'a aidé à en trouver une à Fès. C'était une Cadillac de 1956. J'ai également une histoire avec les Packard. C'était au moment où je me trouvais à Tanger, dans les années quatre-vingt. J'ai acheté ma première Packard chez le garage Coficom dont le responsable était un certain M. Kavel. La négociation a été dure avec le propriétaire qui était un dur à cuire. J'ai également eu des difficultés pour acheter une Cadillac noire de 1952 ; il m'a fallu deux ans pour convaincre son propriétaire de me la vendre.

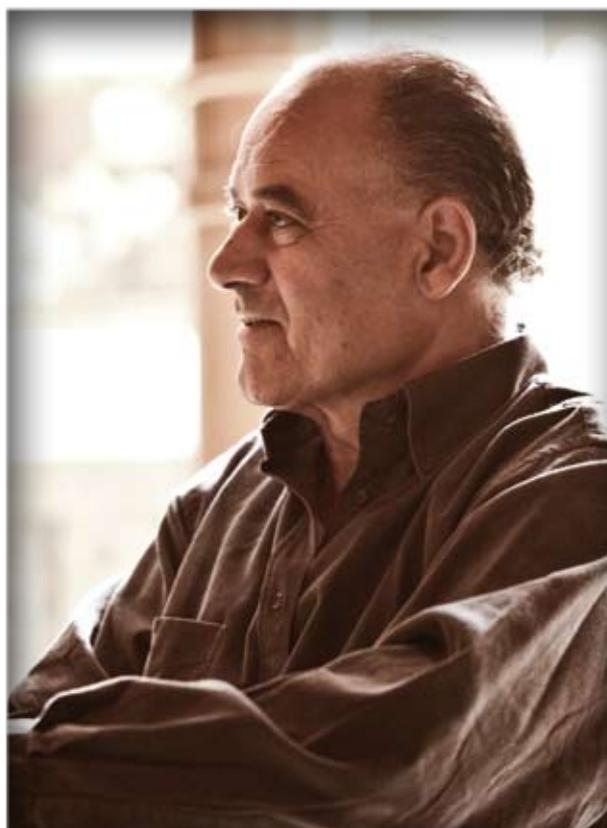


A cette époque, je commençais à lorgner les voitures américaines, surtout les Lincoln et les Cadillac. J'ai profité d'un voyage en Géorgie, dans les années quatre-vingt-dix, pour chercher une Lincoln de 1974. C'est une sorte de hors-bord qui donne l'impression de flotter. Je l'ai finalement déniché dans une ferraille, à Savana. Dans la foulée, j'ai pu me procurer une Cadillac de 1985.

A part les grandes routières, quels sont les modèles sur lesquels vous avez jeté votre dévolu ? Dans ma collection, je n'ai pas que des berlines de prestige anglaises ou américaines. Je dispose aussi de deux Jeep Willis dont la forme, qui ressemble à un crabe, me plaît beaucoup. La première, je l'ai déniché dans une station service, à Marrakech. C'est un modèle de 1943, en état de marche. La deuxième, je l'ai également trouvée à Marrakech, dans une ferme. Par ailleurs, j'ai un Dodge 3/4, qui est une sorte de Jeep à grande échelle. Je l'ai repéré dans une ferraille. Il était dans un état lamentable, sauf le moteur qui était en bon état. Lors de mes déplacements à Athènes, j'ai pu me procurer beaucoup de pièces chez des spécialistes de la marque, ce qui m'a permis de le remettre en l'état.

Comment faites-vous pour vous procurer les pièces de rechange nécessaires à la remise en état de vos voitures ?

Généralement, les pièces de rechange constituent des tracasseries pour les collectionneurs. Il est vrai que lorsqu'on avait la maison Jaguar, il était aisé de se procurer des pièces de rechange. Parfois, de passage à Paris, je rencontrais des collectionneurs chez qui je pouvais trouver ce que je cherchais. Je me rappelle également d'un garage, le Jacky Jaguar, qui était incontournable pour moi, car j'y trouvais toutes les pièces dont j'avais besoin. Pour ce qui est de l'entretien et la réparation, j'ai toujours fait appel au service d'amis mécaniciens qui connaissent bien le métier. Parfois, il nous arrive de ne pas trouver les pièces pour réparer une voiture et du coup, on se trouve dans l'obligation de les fabriquer.



Aziz Lamghari

La restauration de voitures anciennes est un art qui exige beaucoup de doigté. Comment vous y prenez-vous ?

Malheureusement, mes obligations professionnelles ne m'ont pas laissé le temps de me consacrer à la restauration qui exige de la disponibilité et de la patience. A cause de mes déplacements fréquents, je n'avais pas le temps de m'occuper de voitures, qui ont été abandonnées. Il y a environ cinq ans, j'ai été la plupart du temps installé au Caire pour suivre mes projets ; donc, j'étais obligé de m'éloigner de mes voitures qui étaient carrément cassées.

Vous est-il arrivé d'accepter de prêter l'une de vos voitures ?

Je n'utilise que rarement mes voitures de collection et je ne les prête jamais. J'ai eu beaucoup de propositions de la part d'agences de location, mais j'ai toujours refusé par peur de voir l'une d'entre elles endommagée. Toutefois, il m'arrive d'en prêter à des amis de confiance.

La voiture que j'utilise quotidiennement est la S-Type blanche, car j'adore sa ligne féline, mais aussi son intérieur raffiné. Chaque fois que je monte dedans, je ne me lasse pas de l'odeur du cuir qui emplit l'habitacle. En revanche, quand je me rends sur les chantiers, je préfère y aller en 4x4 parce que c'est plus robuste. J'ai un Toyota HDJ qui s'acquitte bien de cette tâche et j'en suis totalement satisfait parce qu'il est increvable.

L'idée d'exposer un jour vos voitures vous a-t-elle déjà effleuré l'esprit ?

Je n'ai jamais pensé sérieusement à la chose parce que je ne dispose pas d'une vraie collection. Je garde quelques voitures uniquement pour mon plaisir personnel. Je suis évidemment loin de rivaliser avec des collectionneurs de l'acabit du commandant Omar Bekkari qui dispose d'une collection digne de ce nom. Mais globalement au Maroc, on commence à valoriser les voitures de collection et à faciliter le côté administratif. Le seul point qui pourrait nous encourager et aider les collectionneurs serait la possibilité d'avoir accès à une assurance globale de collection. En Europe, par exemple, chaque voiture a une assurance, ce qui incite les propriétaires



à s'afficher avec, de l'exposer ou de participer carrément à des courses. Ce n'est pas le cas dans notre pays.

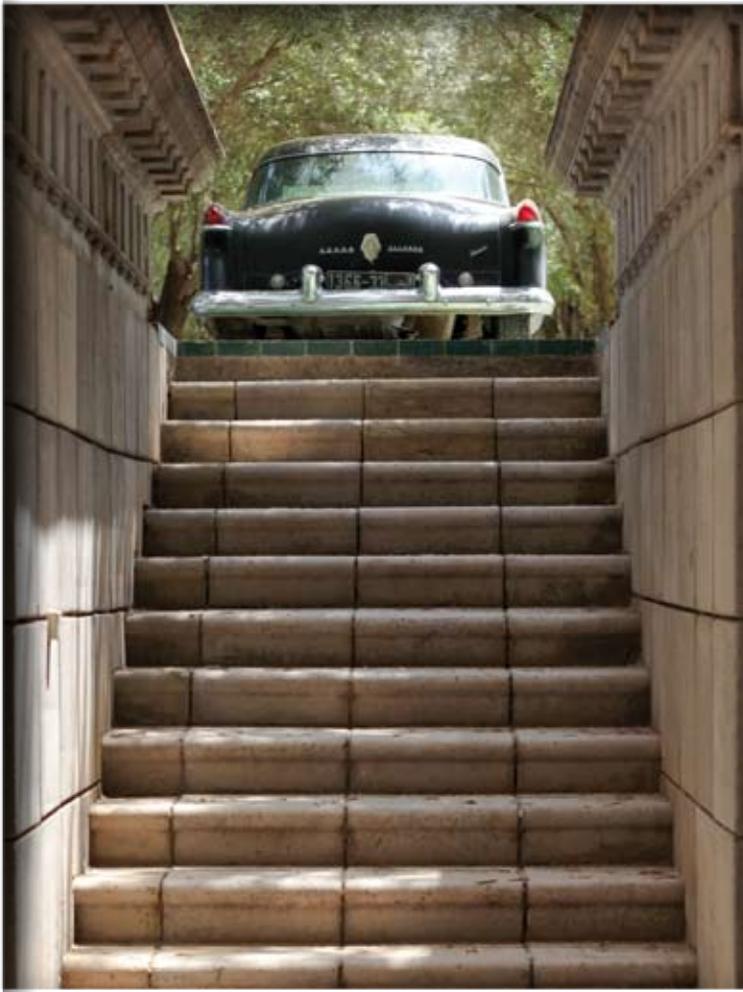
Avez-vous déjà participé au Rallye Classic du Maroc ?

J'aurais souhaité participer à cette aventure fabuleuse, mais il faut avoir du temps pour le faire. Jusqu'à maintenant, mes contraintes professionnelles et mes fréquents déplacements m'ont empêché de m'aligner à cette course. Mais je suis très excité de me trouver dans cette ambiance qui nous fait revivre l'âge d'or de l'automobile.

Vous êtes entouré de symboles faisant référence à la félinité, y compris à travers les statues qui décorent l'intérieur de votre demeure. Quel est votre rapport à cet animal ?

Je suis un fou amoureux du tigre (rires...) parce qu'il incarne la beauté, l'agilité et la puissance. J'ai surtout un faible pour le tigre du Bengale





qui est malheureusement en voie de disparition. D'ailleurs, chez moi, j'ai quelques bronzes de félins que j'ai achetés à Paris et dans quelques villes marocaines comme Tanger, Casablanca et Marrakech. J'ai également deux statues de lions devant la porte d'entrée de ma maison. Ma passion pour cet animal élancé et agile explique sans doute mon rapport particulier aux Jaguar. Sincèrement, si j'avais la possibilité d'en acquérir un, je l'aurais fait, malheureusement la loi marocaine l'interdit. En guise de consolation, j'éleve des dobermans qui ont beaucoup d'affinités avec les félins.

Comment un architecte comme vous aménage-t-il l'intérieur de sa maison ?

De par la nature de mes études, j'ai été sensibilisé à l'architecture des grandes civilisations. Et comme je suis passionné d'histoire de l'art, j'ai tenté de reproduire chez moi l'architecture de civilisations grandioses, notamment hellénique, persane et pharaonique. En somme, je voue un culte spécial à ces civilisations qui incarnent pour moi un pan entier de l'histoire humaine. En vivant dedans au quotidien, c'est une façon pour moi de leur rendre hommage.



Aziz Lamghari

Selon vous, quelles qualités doit avoir un gentleman driver ?

A mon avis, un gentleman driver doit être quelqu'un de très sensible à l'esthétique, à l'équilibre, à l'art. Je dirais même plus, un gentleman driver doit être carrément un artiste pour bien apprécier les formes de la voiture. Il doit être capable de sentir la voiture, en un mot, il doit faire corps avec elle.

Dans la production automobile actuelle, quelles sont les voitures qui vous attirent le plus ?

J'apprécie beaucoup les dernières Porsche parce qu'elles ont su évoluer sans perdre de leur authenticité. La 911, en particulier, qui a gardé son cachet, ce qui en fait aujourd'hui un mythe automobile. Par contre, je trouve que les Jaguar se sont éloignées du design très félin d'origine; mais elles restent quand même de très belles voitures.



Adoptez la meilleure ligne de conduite.



Votre Accord au prix exceptionnel de:

305 000 Dh

Accord Essence

319 000 Dh

Accord Diesel

Toute personne adopte la ligne de conduite qui lui convient...Voici la votre.
La Honda Accord se présente à vous avec:

- Son style sportif, ses lignes racées qui s'allient à un confort inégalable et à une qualité de finition supérieure.
- Sa large gamme en Essence (I-VTEC) et en Diesel (I-DTEC)
- Ses équipements de sécurité et de confort de premier rang.

Accord



AUTO *Légende*

AMG,
sorcier
de la marque
à l'étoile,
dans ses
œuvres

AMG

Legend **car**





La famille des «dragster pullman» de Mercedes se perpétue aujourd'hui, avec la S 63 AMG, dotée du fameux V8 6,2 litres, premier groupe 100% «made by AMG» et qui, avec ses 525 chevaux, est reconnu comme un des moteurs sportifs les plus réussis à l'heure actuelle...



Quand Mitsubishi rencontre AMG, il en résulte ceci en 1988. La Mitsubishi Debonair AMG.



Erhard Melcher et Werner Aufrecht

A l'origine, une petite entreprise montée par deux anciens ingénieurs de Mercedes, AMG est devenue une religion pour les passionnés des voitures à l'étoile capables d'enrhumer les sportives les mieux établies sur le marché. Retour sur une aventure qui a marqué l'histoire de l'automobile.

Pour les amateurs des belles mécaniques, AMG est un sorcier qui transforme des Mercedes de série en voitures d'exception. Mais peu d'entre eux savent que derrière cette firme, qui a acquis une notoriété mondiale, se trouvent deux anciens ingénieurs de Mercedes, Werner Aufrecht et Erhard Melcher. Leur fabuleuse aventure commence en juin 1967 quand ils décident de fonder une société à Grossaspach, une bourgade du district de Stuttgart, qu'ils baptisent « Bureau d'ingénierie pour le design et les essais de moteurs de course ». Ce nom pas très commercial sera rapidement abandonné au profit de l'acronyme AMG.

Installés dans un vieux moulin, les deux hommes décident de se lancer dans un premier temps dans la préparation de Mercedes pour la compétition. Leur choix se porte sur la 300 SE et ils s'engagent dans le championnat européen de supertourisme. En 1971, ils remportent leur premier succès avec une 300 SEL 6.8 AMG qui termine les 24 Heures de Spa-Francorchamps à la deuxième place. Toutefois, cette 300 SEL ne connut qu'une carrière éphémère : un changement du règlement du championnat l'a privée de la participation au championnat l'année suivante. Mais la berline victorieuse à Spa devient rapidement un objet de convoitise pour les propriétaires de Mercedes 300 SEL 6.3 qui se bousculent au portillon. Face à la demande grandissante, les ingénieurs ont développé toute une gamme d'accessoires pour le V8 dont la puissance passe de 250 à 280, 300 ou 320 ch selon le degré de préparation. Le développement d'une nouvelle clientèle désireuse de s'offrir des modèles exclusifs et personnalisés contribuera à la croissance du business des associés qui deviendront officiellement préparateurs. En 1976, le vieux moulin de Burgstall, devenu trop petit, oblige la petite entreprise à s'installer dans la localité voisine d'Affalterbach. Un des associés, Erhard Melcher, quitte alors la société et se consacre à la fourniture de pièces moteur.

Le succès commercial n'écarte pourtant pas AMG de la compétition qui reste un formidable outil de promotion pour la firme. Ainsi, le préparateur s'engage dans l'European Touring Car Championship (ETCC). Sa nouvelle arme est la 450 SLC AMG, qui termine troisième dès sa première course à Monza, en 1978. Sa première victoire dans cette compétition, elle la remportera deux années plus tard.

Pendant ce temps, l'activité commerciale de l'entreprise connaît un grand essor. Pour faire face à l'évolution de la demande, AMG, qui inaugure sa deuxième usine en 1985, compte alors cent salariés. Mais le vrai tournant dans l'histoire du

Le développement d'une nouvelle clientèle désireuse de s'offrir des modèles exclusifs et personnalisés contribuera à la croissance d'AMG



Le premier 8 cylindres en V d'AMG



Sportive d'anthologie, la Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2 joue à armes égales avec les meilleurs coupés sportifs de son époque. Rare et chère, elle l'a toujours été et son statut de collector lui assure depuis sa sortie quasiment une très belle carrière en collection. Très plaisante, performante, fiable, elle possède tous les atouts d'une vraie voiture passion, y compris celui d'un physique qui ne laisse pas indifférent. Probablement l'une des meilleurs Mercedes-Benz jamais construites, et certainement l'une des plus sportives dans l'âme...

préparateur allemand va se produire en 1990, il signe un accord officialisant son partenariat avec Mercedes. Cet accord, très bénéfique pour la compagnie, lui ouvre d'énormes débouchés à l'international. La commercialisation et l'entretien des voitures d'AMG au sein du réseau à l'étoile contribueront également à renforcer son image de marque. Les résultats en compétition bénéficieront tout autant de cette collaboration. Ainsi, en 1992,

Version compétition, la Mercedes-Benz SLS AMG GT3, élaborée pour le championnat GT3, se distingue de la version route par un aileron arrière, un extracteur et divers appendices aérodynamiques.



Avec ses appendices aérodynamiques, la SLS GT3 revendique son statut de pistarde. Le V8 6.3l AMG délivre 600 ch, puissance transmise via une boîte séquentielle à six rapports.



Mercedes G 55 AMG est propulsé par un moteur V8 qui développe plus de 500 ch et pèse 2500 kg.

la 190 E AMG remporte 16 courses sur les 24 du calendrier DTM et la firme squatte les trois premières places du classement général. L'année suivante, les deux sociétés donnent naissance à la première voiture construite en commun : la C36 AMG. Avec un 6 cylindres 3 L de 280 ch, cette dernière enregistre des performances de premier ordre (0 à 100 km/h en 6,6 s et une vitesse maximum de 250 km/h), tout en préservant le confort qui fait la réputation des Mercedes. En 1996, c'est au tour de la grande routière de l'étoile d'être transfigurée par le sorcier. Résultat, la paisible classe E se métamorphose en une redoutable avaleuse de bitume. D'ailleurs, ses caractéristiques en disent long sur son potentiel d'exception : un V8 de 347 ch qui permet d'expédier l'exercice du 0 à 100 km/h en à peine plus de 6 s. Durant cette même année, AMG est devenu un site de production et non plus uniquement un site de préparation. En 1997, plus de 8000 voitures ont été produites dont 5000 C36. L'entreprise s'appuie sur la tradition « un homme, un moteur » signifiant que le mécanicien qui a assemblé un moteur appose sa griffe sur son travail et en assume ainsi l'entière responsabilité. Selon AMG « seule une fabrication à la main garantit un niveau de précision, de performances et de fiabilité absolu ». Au niveau sportif, les succès s'enchaînent puisque AMG a ajouté à son tableau de chasse le championnat team GT de la FIA.

En 1999, Daimler-Chrysler fait l'acquisition de 51 % des parts d'AMG. Durant la même année Hans-Werner Aufrecht procède également à la création d'une autre société, H.W.A. GmbH qui deviendra le

département officiel de compétition de Mercedes-AMG. En 2000, les ventes se montent à 11 500 unités, en partie grâce à l'arrivée du nouveau SUV de luxe ML 55 AMG qui accapare la plus grosse part des immatriculations avec 4500 ventes. L'année suivante, AMG lorgne les clients inconditionnels du diesel en tentant d'adapter la technologie des moteurs diesel sur une C30, une initiative qui restera sans suite. Parallèlement, la C 32 AMG, avec son V6 3,2 L compressé de 354 ch, devient la star de la gamme AMG au détriment du ML, tandis que le SL 55 AMG vient semer la terreur dans la cour des sportives. Doté d'un monstrueux V8 compressé de 500 ch pour un couple de 700 Nm, le coupé voit néanmoins son caractère sportif édulcoré par les multiples aides à la conduite et la boîte automatique imposée. En 2004, les ventes font un sérieux bond en avant, atteignant 20 000 unités dont 45 % seront absorbées par le marché US. Restant à l'affût des nouveautés du constructeur à l'étoile, ce dernier s'attaque au CLS, sorti en 2004, et le dote d'un V8 de 476 ch dont la puissance sera portée par la suite à 514 ch. En 2005, Daimler-Chrysler devient entièrement propriétaire d'AMG.

Deux années plus tard, AMG crée deux séries spécifiques, une véritable vitrine du savoir-faire du sorcier allemand. Les Black Series sont des modèles AMG de route ayant une préparation encore plus spécifique : il s'agit de la CLK 63 AMG Black Series dont le V8 crache 507 ch, le SLK 55 AMG Black Series pourvu d'un bloc V8 de 5,4 L développant 400 ch et la SL 65 AMG Black Series dont le V12 6 litres affiche la puissance stratosphérique de

670 chevaux atteignant 320 km/h en vitesse de pointe. Et Signature Series qui a assemblé des CLK DTM AMG dotés d'un V8 5,4 L Kompressor d'une puissance de 582 ch. En 2009, AMG présente la SLS AMG qui reprend les ailes papillon de la 300 SL des années 1950. Ce modèle, qui reprend le moteur V8 6.2 L atmosphérique développé par le préparateur, développe 571 ch à 6 800 tr/min et un couple de 650 Nm à 4 750 tr/min. Les performances annoncées sont un 0 à 100 km/h effectué en 3,8 s et une vitesse maximale limitée électroniquement à 317 km/h. Version compétition, la Mercedes-Benz SLS AMG GT3, élaborée pour le championnat GT3, se distingue de la version route par un aileron arrière, un extracteur et divers appendices aérodynamiques. De plus, elle est allégée d'environ 300 kg. En 2010, le restylage de la CLS a offert l'occasion à AMG de booster son moteur qui affiche désormais une puissance oscillant entre 525 et 557 ch.

Mercedes-AMG relève les défis automobiles de demain. La SLS AMG E-CELL, à la pointe du développement, est une supersportive dotée d'une propulsion hi-tech sans émissions.

En termes de dynamique, la SLS AMG électrique n'y va pas par quatre chemins : la papillon accélère de zéro à 100 km/h en 4 secondes. Elle rivalise avec la SLS AMG V8 dont le moteur de 6,3 litres développe 420 kW (571 ch) et qui passe de zéro à 100 km/h en 3,8 secondes.



CARTE *Gold*

La gestion de vos finances
en toute sécurité...,



... et le prestige en prime.

www.cih.co.ma



Il fait bon être client CIH

القرض العقاري و السياحي
Crédit Immobilier et Hôtelier

MOTO *Exception*



FORTY EIGHT

Le Bobber attitude

Harley-Davidson a présenté son dernier modèle sobrement appelé Forty Eight. Quarante huit, comme l'année de sortie du célèbre réservoir « Peanut » qui caractérise également aujourd'hui ce nouveau Sportster. Découverte, photos à l'appui.

De la gueule, il en a, le Forty Eight! Bas comme jamais, dépouillé à l'extrême, il en jette un maximum avec sa roue avant de 16 pouces montée en 150/80x16. Mais le point d'orgue, la spécificité de ce nouveau Sportster, tient dans son minuscule réservoir «Peanut» de 7,95 litres. Pour mémoire, ce réservoir est apparu pour la première fois en 1948 (d'où le nom de la bête), soit près de dix ans avant l'arrivée du premier Sportster mis sur le marché en 1957.

Ce réservoir, qui fut rapidement monté sur les Sportsters contribua beaucoup à l'identité singulière du modèle. Les dernières années virent sa capacité augmenter, mais le Forty Eight retrouve un peu de la «gueule» radicale du temps passé, celui où la densité des stations services compensait une autonomie qui frise le ridicule! De fait, le témoin de réserve s'allume à peine 100 km parcourus, ce qui handicape parfois sérieusement l'usage du Forty Eight. Autant le savoir...



Gueule de «frappe»

Dérivé du Nightster, le Forty Eight s'en différencie par ce réservoir «historique» qui plombe son autonomie, mais aussi par sa grosse roue avant de 16» qui lui donne une allure complètement décalée, dans le plus pur style «Bobber» des fifties. La selle est réduite à sa plus simple expression, une petite galette qui culmine à 710 mm du sol. Les débattements de suspension réduits limitent la garde au sol à 100 mm. L'angle de chasse, légèrement augmenté, et un empattement rallongé d'un centimètre compensent en théorie l'adoption d'une roue de 16», en termes de stabilité. Un guidon abaissé et des rétroviseurs montés sous ce

dernier complètent le dispositif, accentuant un look bas et dépouillé qui fait mouche dès le premier regard.

Une mécanique familière

Au niveau mécanique, pas de révolution, le bloc bien connu des Sportster 1200 est repris tel quel avec une course de 96,8 mm pour un alésage de 88,9 mm, privilégiant les basses révolutions plus que les hauts régimes. Toujours refroidi par air, il est alimenté par une injection électronique séquentielle bien cachée par le classique filtre à air ovale.

Les 98 Nm de couple sont transmis à la roue arrière par une boîte de cinq rapports peu avare en «clongs» sonores et une transmission finale



par courroie qui se fait complètement oublier. Les différences ne se jouent qu'au niveau des finitions de surface.

Black is black

Le moteur se voit entièrement recouvert d'un noir granité, rehaussé par des culasses polies et des tiges de culbuteurs chromées. Encore quelques touches de chrome et de métal poli pour les tubes de fourche, les échappements, les amortisseurs et les moyeux de roues. Pour tout le reste que du black: garde-boue, fourreaux de fourche, jantes, filtre à air,



réservoir d'huile, support de garde-boue, tableau de bord, phare, rétroviseurs, clignoteurs. À ce propos, les clignotants arrière font aussi office de feu arrière, vu que le garde-boue arrière est recoupé au ras de ses supports, comme sur le Nightster, bien dans l'esprit «bobber».

Une assise peu confortable

Mais il est temps de chevaucher le mythe. Et mE! Des commandes aux pieds avancées, contrairement au Nightster! Les premiers kilomètres confirment une position de conduite épouvantable! Le guidon bas, très sympa, ne sauve pas une selle inconfortable et ne retenant pas le bas des reins, ce qui serait pourtant bien utile pour se caler les pieds en avant. Résultat, on s'agrippe désespérément au guidon pour se tenir plus au moins en place. Sous prétexte de «gueule», ou peut-être pour mieux plaire à une frange de ses clients, Harley est capable du pire en termes de position de conduite et, hélas le Forty Eight l'illustre bien!

MOTO *Nouveautés***HONDA**
CBF1000

*Charmeuse, efficace
et agréable*

La nouvelle CBF 1000 F a beaucoup évolué. Son style retravaillé, histoire de mieux la différencier de sa petite sœur, la 600, elle s'octroie le regard acéré de la CBR 600. En fait, même si cette «utilitaire» n'est pas la plus sexy des motos roadsters de la production, elle n'en est certainement pas moins l'une des plus efficaces et des plus agréables d'entre elles.

La nouvelle CBF1000 bénéficie de toute la puissance du 4 cylindres en ligne à refroidissement liquide initialement destiné à la CBR1000RR, mais concentré sur le couple plutôt que sur la puissance, le taux de compression ayant été légèrement augmenté. Cela dit, la CBF se caractérise par une courbe de puissance incroyablement linéaire

Les corps d'injecteurs de 36 mm et des injecteurs à 12 ajustages assurent l'atomisation idéale du carburant. Le système contribue à la faible consommation de la nouvelle CBF1000 qui avale 7 % de carburant de moins que la version précédente. Rien de réhibitoire, et bien qu'on sente bien l'influence des «cost-killers», on ne leur en voudra pas pour autant, le but étant de proposer une machine performante, polyvalente et accessible à tous. Car en fait, l'impact financier intervient pour une bonne part dans les motivations d'achat de ce genre d'engin.

Les nouvelles performances revendiquées par le moteur sont aussi à mettre à l'actif d'un nouveau système d'échappement de type 4 en 1, un ensemble en acier inoxydable qui se caractérise par sa légèreté et sa compacité grâce à l'implantation du pré-catalyseur dans les collecteurs et du catalyseur principal dans un silencieux de grande capacité. La nouvelle CBF1000 s'articule autour d'un cadre en aluminium de type Mono Backbone qui intègre le bloc de 998 cm³ dans une configuration de type diamant. Les supports moteur arrière ainsi que l'axe du bras oscillant sont maintenus entre deux platines en aluminium. L'ensemble est com-





compact, avec un empattement de 1 495 mm.

À l'arrière, le bras oscillant a été dessiné dans un souci de rigidité et de contrôle optimal en virage. Le mono amortisseur fait appel au système HMAS (Honda Multi-Action System) incluant 7 sept possibilités de réglages en pré-charge de l'amortisseur.

Côté freinage, l'avant est équipé d'étriers 2 pistons qui agissent sur des disques de 296 mm tandis que l'arrière est confié à un disque de 240 mm et à un étrier simple piston. Avec un dessin tout à fait compact, c'est surtout la sportivité et l'ergonomie qui ont été améliorées, avec un ensemble de bagagerie d'origine. Le demi-carénage a été retravaillé pour offrir un haut niveau de protection à grande vitesse. Le nouveau silencieux donne une touche de sportivité et la pointe avant du carénage intègre une bulle réglable sur 4 positions, avec un débattement de 120 mm. Le réglage s'effectue simplement, sans recours à aucun outil.

La nouvelle CBF1000 dispose également d'une selle réglable caractérisée par une partie arrière large et une partie avant plus étroite pour associer confort et hauteur optimale. Ainsi, une attention toute particulière a été apportée au confort lors de la conception de cet élément, avec le choix d'un nouveau matériau qui permet un profil vertical plus compact.

Entouré par des écrans digitaux qui abritent un double totalisateur journalier, une montre, une jauge de carburant et le compteur de vitesse, le large compte-tours constitue le point central de l'instrumentation. Un indicateur de consommation est également présent, qui permet de visualiser la consommation moyenne, la consommation instantanée et le kilométrage restant lorsque la réserve est entamée. Bref un nouveau tableau de bord, sans conteste plus moderne ! En somme, la nouvelle Honda 1000 CBF a préservé toutes les qualités, y gagnant un style moins effacé et une qualité perçue en progrès. Au prix de 11090 €, nul doute qu'elle saura aisément charmer nos Gentlemen Riders !

BATEAU *Exception*

Maria Pia AB 140

42 mètres de raffinement !

Comme nous vous le prouvons à chaque fois, la mer peut se révéler un terrain de jeu idéal pour ceux qui aiment allier le luxe à la performance. Ce mois-ci, nous vous présentons un des modèles exceptionnels de la société AB, l'AB 140, un petit bijou de 42 mètres de long, véritable concentré de sécurité, de technologie et de raffinement.



Constructeur : AB Yacht [Ita]
Année de construction : 2007

Le premier AB Yachts de la série 140 a été lancé durant l'été 2007. Ce splendide bateau du célèbre chantier italien propose un intérieur combinant bois, cuir et matériaux high-tech pour offrir un confort absolu quelles que soient les conditions météo. Construit par Fipa Italiana Yachts, l'AB 140, propulsé par des moteurs Rolls-Royce de 2400 chevaux (soit 1790 kilowatts), affiche 43 nœuds (92 km/h), en vitesse de croisière et 53 nœuds (98 km/h) en vitesse de pointe, de quoi justifier le recours à des matériaux de grande résistance, comme le carbone ou le Kevlar (exploité également pour la fabrication de gilets pare-balles et dans l'industrie aéronautique).

Dessiné par l'architecte naval Marco Arnaboldi, ce modèle de presque 42 mètres de long, semi-customisé et disposant de cinq cabines, peut accueillir dix invités et huit membres d'équipage. Dans la salle à manger, une grande table peut accueillir une douzaine de personnes. Le salon principal, séparé de la cabine de pilotage, est un véritable centre d'animation où trône un plasma de 50 pouces rétractable avec magnétoscope, lecteur DVD, stéréo, décodeur et

Caractéristiques techniques

Architecte : Marco Arnaboldi ; Design: Yachts AB Ita ; Design Intérieur: Design Guido de Groot ; Constructeur: AB Yachts Ita ; Longueur hors tout: 41,6 mètres ; Largeur: 8,0 mètres ; Tirant d'eau maxi: 1,30 mètres ; Déplacement: 131 T ; Invités: 10 ; Équipage: 8 ; Moteurs: 3 x 2400 HP MTU 16V 2000 M93 diesel ; Propulsion: Triple Water-jets ; Réservoir de carburant: 21.000 litres ; Réservoir d'eau: 3000 litres.



satellite.

Au niveau de la poupe, un garage peut accueillir un tender de 6,50 mètres de long et un autre de 4,20 mètres, ainsi qu'un jet-ski. Sa ligne dynamique et racée séduit l'œil des amateurs les plus exigeants. De larges ouvrants, offrant une vue panoramique à 360 degrés, agrémentent la croisière d'une vue exceptionnelle aussi bien sur la côte que sur le large, rendant imperceptible le passage de l'intérieur à l'extérieur du bateau.

So class, l'AB 140 est en fait un yacht de luxe idéal pour les amateurs de sensations fortes et de raffinement.

SPA *et bien-être*

L'Institut Dior Marrakech

Grande première à Marrakech. Après le Plaza Athénée, célèbre palace parisien, Dior Institut s'installe dans le gigantesque Spa du Es Saadi Palace qui vient d'ouvrir ses portes. Ce partenariat d'exception offre un temple dédié au bien-être et à la beauté totale.

Tout, ici, inspire calme et sérénité dans cet univers de luxe où se côtoient traditions d'Orient et technologie de pointe. Ce sanctuaire des sens de plus de 4000m², sur trois niveaux, invite à un voyage merveilleux dans cette capsule holistique qui se développe autour d'un eucalyptus centenaire.

Débutons le périple par un séjour à l'Oriental Thermae. D'une conception unique, cette escale orientale propose un étonnant parcours de purification, de détoxination, de remise à neuf de l'organisme. Ici sont rassemblés des savoir-faire ancestraux et les derniers progrès de la technique concernant les bains de chaleur sèche et humide, alliés aux vertus de la

chromothérapie, de l'aromathérapie et de la musicothérapie. Dans une ambiance où alternent le chaud et le froid, choisissez votre itinéraire pour atteindre, à son terme, détente, sérénité et force de vie.

A votre convenance, dans la partie chaleur humide, vous découvrirez le « Steam Bath Chromothérapie » ou le « Steam Bath Galactique », un bain de vapeur sous un ciel étoilé qui change de couleur. Dans l'espace chaleur sèche, cohabitent le traditionnel sauna finlandais et l'aromathérapie où dans

une chaude atmosphère vous humerez les doux effluves distillés par un chaudron central rempli d'herbes aromatiques. Profitez de chaque changement d'espace pour tester les douches à expérience. Alaska ou Tropical, retrouvez l'énergie naturelle de l'eau sur votre corps, sous la force d'un jet d'eau à température variable. N'oubliez pas de vous plonger dans la fontaine de glace. Le choc thermique que procure la glace sur le corps vous donnera une réelle sensation de vitalité. Une expérience très ludique ! Pour finir, un passage par le « Lacinium », une vaste salle lumineuse, en mosaïque rose, pour transpirer en douceur tout en profitant d'une superbe vue sur la piscine haute technologie à jets, remous et parcours aquatiques multiples.

Bien entendu, le point d'orgue est constitué par le Dior Institut qui a mis son expertise anti-âge reconnue depuis plus de 35



ans. Une gamme de soins du visage et du corps, spécifique pour hommes, est proposée. Le soin du visage « Pause Detox » associe les vertus du modelage 3D aux bénéfiques d'un renouvellement cellulaire intense, obtenu grâce à la technique de micro-abrasion aux particules de saphir, exclusive à Dior. Les soins pour le corps permettent d'évacuer le stress accumulé, de se régénérer et de retrouver vitalité et légèreté.

Pour ponctuer ce voyage de différentes escales, de nombreu-

ses possibilités sont offertes. Une salle de repos largement ouverte sur l'extérieur, un solarium de 1000m² avec jacuzzi, ou encore la possibilité de prendre un repas au restaurant Bio sans avoir à quitter le Spa.

Le Es Saadi Palace Spa, un must à Marrakech grâce à des soins d'une grande originalité, un personnel de qualité et un service impeccable. En bref, un grand moment pour se faire plaisir !

MONTRES

BREITLING
ICE WHITE

*Une Bentley
à votre poignet !*

En associant performance et élégance, les grandes marques de luxe ne cessent de nous émerveiller. Cette fois-ci, c'est Breitling, la célèbre marque horlogère suisse, et le constructeur automobile Bentley, une fusion d'experts qui donne naissance à l'Ice White, un chronographe de 45 mm, en acier, doté d'une lunette tournante bidirectionnelle, à crémaillère, avec tachymètre variable et cadran ice white, couleur de exclusive de la carrosserie Bentley. Un joyau pour nos gentlemen drivers !



Se démarquant déjà par sa taille, plus compacte que celle des autres modèles, la Breitling for Bentley s'adapte à toutes les morphologies. Avec les nouvelles versions spéciales « Ice », tout de blanc vêtues, les chronographes Bentley GT et Bentley GT Racing affichent désormais un look se situant vraiment hors des sentiers battus.

Allure originale, se mariant à un bracelet en caoutchouc de même teinte, les cadrans Ice White de ces sportives, rehaussé par des compteurs cerclés, évoquent les tableaux de bord des plus belles Grand Tourer Bentley. Quant à la lunette au relief moleté, elle rappelle ces boutons de commande si typiques de la marque britannique.

Côté châssis, le chronographe Bentley GT Ice présente un boîtier en acier entièrement poli. Quant à la version Bentley GT Racing

Ice, qui s'annonce « encore plus sophistiquée », elle se distingue par des finitions particulières, alternant surfaces satinées sur le dessus et polies sur les tranches. Petit plus, on y découvre, en médaillon, au dos du boîtier, la silhouette de la célèbre Bentley Continental GT.

Les deux montres sont mues -pas par des chevaux, bien sûr !-, par un mouvement de chronographe automatique à haute fréquence (28 800 alternances), Calibre Breitling 13B, certifié chronomètre par le COSC, et doté d'un calendrier affichant le jour et la date dans un double grand guichet à 3h.

A noter que la lunette tournante bidirectionnelle permet d'activer le « tachymètre variable » (règle à calcul circulaire), avec une glace saphir bombée et antireflet à double face, une exclusivité mondiale signée Breitling. Utilisé en conjonction avec le chronographe, ce système permet de mesurer une vitesse moyenne quel que soit le temps écoulé, la distance parcourue ou la vitesse atteinte. Une performance pas du tout négligeable pour les férus de haute précision !



EVENEMENT



A droite Mr Amal Guédira PDG de Auto Nejma et Son Excellence Mr l'Ambassadeur d'Allemagne

19 AVRIL 2011



LANCEMENT DE LA CLASSE CLS



Mr Amal Guédira PDG de Auto Nejma entouré de l'équipe Auto Nejma



Zineb Dukacha Directrice Marketing et Communication Global Engines, Mlle Aziza Latif Responsable Marketing Auto Nejma, Mr Youssef Touhami Directeur Marketing et Communication FIAT, Mr Amine Cherkaoui Directeur Délégué de l'AIVAM, Mr Amal Guédira PDG Auto Nejma, Mme Houda Squalli Directrice Marketing et communication de Auto Nejma.



Mr Victor El Baz Président de la CAC
et Mr Amal Guédira PDG de Auto Nejma et un invité



Mr Victor El Baz et son épouse

21 AVRIL 2011 AU CABESTAN



Mr Marrache Directeur Général CAC
et Mr Amine Cherkaoui Directeur Délégué de l'ANAM et un invité



LANCEMENT DE LA AUDI A1



ACCESSOIRES

Viser l'élégance sans être en costume.

Le bermuda fait son entrée cet été en grandes pompes sur tout les podiums , des couleurs sobres et chic avec une chaussure chic et confortable.

Faites attention messieurs, avec le bermuda on ne voit plus que la chaussure!! Comme dirait le proverbe : le pouvoir de l'homme se mesure à sa chaussure...



Polo piqué ciel 1600 LANVIN
Bermuda beige lindeberg true 990 chez GOLF PLUS
Training blanche 4150 J.M.WESTON
Casquette beige lindeberg 290 chez GOLF PLUS
Ceinture en cuir blanc lindeberg 990 chez GOLF PLUS
Gant en cuir blanc titleist 350 chez GOLF PLUS
Lunettes de soleil hackett 2200 chez KERATO



Pantalon jean bleu 2150 DIESEL

Jacket blanche 2095 DIESEL

Polo en coton 595 DIESEL

Mocassin souple en veau de velours bleu 3650 J.M WESTON

Lunettes de soleil Vanni 1600 chez KERATO

Parfum incense comme des garçons 1164 chez TRES CONFIDENTIEL

Festi mode

CASABLANCA FASHION WEEK

AVEC LE SOUTIEN DE LA VILLE DE CASABLANCA

11 / 12 / 13 / 14 MAI 2011

A L'EX. ÉGLISE DU SACRÉ CŒUR

CASABLANCA CAPITALE DE LA MODE !

PODIUM OFFICIEL / SUR INVITATIONS

SALIMA ABDELWAHAB

NOUREDDINE AMIR

AMEL BOUAZIZI

FADILA EL GADI

SAID MAHROUF

AHMED TAOUFIKI

DÉFILÉ DE 5 JEUNES TALENTS

EXPOSITIONS / OUVERT AU PUBLIC

JEUNES TALENTS PHOTO DE MODE

A L'EX. ÉGLISE DU SACRÉ CŒUR / 12H00 à 18H00

MODEXPO 2011 / TENUES DE CRÉATEURS

À LA GALERIE SHART / DU 4 AU 12 MAI

PARTENAIRE PRESTIGE



PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



MAG

LUXE
RADIO
RADIO OFFICIELLE

actuel

2M

2M

New African
woman

VALA BLANCA

MAKE UP FOR EVER
PROFESSIONAL

Schwarzkopf
PROFESSIONAL

galerie shart
ALDO

CIEL

Gentlemen
DRIVERS

SPORT *d'Elite*TROPHÉE
HASSAN II
38^E DU NOM*Agadir fait
son show*

Organisé pour la première fois en 1971, le Trophée Hassan II, doyen des événements sportifs organisés au Maroc a été créé par Feu Sa Majesté Hassan II. Une trentaine d'années plus tard, SAR le Prince Moulay Rachid, reprenant le flambeau, crée l'Association du Trophée Hassan II de Golf, chargée de l'organisation du Trophée Hassan II, de la Coupe Lalla Meryem ainsi que d'autres produits dérivés.

Cette année-là, nous fêtons l'évènement avec l'inauguration du fameux Royal Golf Dar Es Salam. Depuis, quarante années durant, l'évènement a accueilli les plus grands joueurs de la planète devenant ainsi un tournoi de référence au niveau mondial, considéré aujourd'hui comme l'attraction sportive la plus importante en ce qu'il contribue au développement touristique national.

Au fil des années, des joueurs professionnels renommés convoitant le fameux Trophée Hassan II s'y sont succédé. Parmi eux Payne Stewart, Vijay Singh ou encore David Toms, pour ne citer que ces derniers, dont le parcours s'est vu véritablement boosté.

EN 2009, le Trophée Hassan II a été inscrit dans les circuits de l'European Tour, grâce à la signature d'une convention avec le PGA European Tour et l'Association Trophée Hassan II. Ce circuit qui, à





l'origine, était principalement localisé en Europe, s'est étendu à Dubaï, à la Chine, à l'Australie, à la Malaisie, à l'Afrique du Sud et, depuis 2010, au Maroc.

Pour sa 38e édition, le Trophée HASSAN II s'est déroulé du 28 mars au 3 avril 2011 simultanément au Golf du Palais Royal et au Golf de l'Océan à Agadir.

Le nouveau golf d'Agadir, conçu par Belt Collins, est situé à sept km de l'hôtel Atlantic Palace, non loin de la forêt de Benserghao. S'étendant sur 90 hectares, entre dunes et lacs, son parcours de 3 fois 9 trous, parsemé de palmiers, d'eucalyptus, de tamaris et de genêts, offre un tracé au relief marqué, avec des greens bien défendus et des fairways étroits. Les obstacles naturels comme les dunes ou les pins ont été conservés et utilisés avec ingéniosité par l'architecte pour offrir aux golfeurs un large panel de difficultés. Accessible aux joueurs de tous niveaux, le parcours 27 trous du golf de l'Océan nécessite cependant la maîtrise d'un grand nombre de coups.

Cette manifestation a pour but de valoriser la destination Maroc en mettant en valeur les atouts des autres régions du Royaume, notamment en matière d'infrastructures golfiques, et de les impliquer davantage dans le développement et la promotion de cette activité et de son aspect touristique. On peut retrouver ici l'esprit visionnaire de Feu Sa Majesté Hassan II, qui a toujours voulu que cette rencontre sportive aboutisse à un développement touristique et économique national.

Grâce à son climat quasi miraculeux, avec au minimum trois cents jours de soleil par an, et à sa plage s'étendant sur dix km, Agadir est aujourd'hui une destination balnéaire de premier ordre !

Et comme le hasard fait parfois bien les choses, la 17e édition de la Coupe Lalla Meryem s'est déroulée également sur le Golf du Soleil à Agadir. La simultanéité de ces deux événements golfiques, Trophée Hassan II et Coupe Lalla Meryem, constitue une première mondiale dans la mesure où seul le Maroc abrite, durant la même semaine et dans la même ville, deux événements majeurs du Tour Européen et du Ladies European Tour.

A l'issue de la compétition, SAR le Prince Moulay Rachid a procédé

L'année 2011, ainsi consacrée «Année du Golf à Agadir», sera ponctuée de nombreuses rencontres qui feront du Royaume une référence en matière de golf dans le monde, afin de conforter le positionnement de cette ville en tant que destination à la fois golfique et balnéaire ! Alors pour les amateurs de ce sport, profitez-en, c'est cette année qu'on fête votre passion !

à la remise de la Coupe Lalla Meriem à la vainqueur, la Slovaque Zuzana Kamasova et le Grand Prix du Trophée Hassan II au vainqueur, l'Anglais David Horsey.

Son Altesse Royale a également remis les 2e et 3e prix du Trophée Hassan II et de la Coupe Lalla Meriem et les premiers prix net et brut des amateurs de l'Alliance pro-am du Trophée Hassan II et du Friendship Cup.

GASTRONOMIE

La
Taperia

Prémises d'un été aux senteurs espagnoles, les tapas sont en vogue. Sur fond de DJ sets ou de matches de football diffusés sur écran géant, le nouveau restaurant du Tahiti Beach, La Taperia, n'échappe pas à la règle. Une option authentique, qui renouvelle avec originalité l'horizon des bonnes adresses casablancaises. ¡Holà !

Nichée au cœur du complexe Tahiti Beach de Casablanca, La Taperia se révèle idéale pour qui souhaite passer une soirée dans une ambiance madrilène ou barcelonaise, sans faire un pas, ou presque. Clairement estampillé espagnol, ce nouveau repaire exotico-bobo se définit comme « le petit frère » de la table méditerranéenne Le Pilotis, bien connue des fins gourmets casablancais. Le concept ? Un restaurant à mi-chemin entre le bar à tapas et le spot branché qui se métamorphose aussi rapidement qu'une passe de toréro. En fin de journée, pour un afterwork ou à quelques heures d'une grande rencontre – idéalement un « classico » ou une finale de Coupe d'Espagne – on s'y retrouve entre amis, cerveza dans une main, assiette de tortilla dans l'autre. Le soir, surtout le week-end, les tapas laissent place à un dancefloor pointu où des Dj de renommée ont bien l'intention de défiler, à l'instar du DJ Philippe B qui l'a inauguré ou de DJ Nassy programmé pour le 13 mai prochain. En semaine ou le week-end, pour le brunch, par exemple, une centaine de « tapas », listée à la craie blanche sur un tableau noir géant, met les papilles en émoi. Patatas bravas, poulet à l'ail, anchois marinés, sépias « à la plancha », les petites portions ressemblent comme deux gouttes de rioja à ceux des (bons) bars madrilènes ou catalans. En cas de « grosse faim », les écrevisses au gros sel ou le bœuf étouffé à la madrilène demeurent une option très consistante. Mais la vraie nouveauté, celle qui ravit les fins palais, se résume en une

carte de spécialités espagnoles authentiques, réalisées par Iker, un chef espagnol fraîchement débarqué de Madrid. Fèves à la catalane, calamars andaluzas, poulet braisé de Candela, salpicon de marisco. Les saveurs sont juteuses, les rations gourmandes et les prix très raisonnables. Autre atout de taille, les produits, directement importés d'Espagne. Au top des ingrédients rares, le Manchego, un fromage de brebis originaire de la région de la Mancha, le pays de Don Quichotte. Mais aussi l'incontournable jambon de Serrano, coupé et servi au comptoir. Pour rehausser le tout, une « tirette à bière », de la sangria et une cave à vin aux dimensions XXL où les crus espagnols ont évidemment la cote. Côté déco, l'endroit ne manque pas de charme. Bar en bois, murs rouges et, surtout, une immense terrasse, avec vue à 180° sur l'Atlantique, la douceur des embruns pour seul horizon. Pour sûr, l'ambiance intimiste de La Taperia et sa carte picoreuse vont en faire l'un des repères des aficionados de la table à l'espagnole. Inauguré il y a quelques jours avec une soirée disco, c'est « the place to be » de l'été de jour, comme de nuit.





*LA TAPERIA. Tahiti Beach. Boulevard de la Corniche, Casablanca.
Ouvert du lundi au vendredi de 17h à 2h du matin et de midi à tard
dans la nuit le week-end. Tél. : 05 22 79 85 35.*

CIGARE

COHIBA *behike.*

LES MERVEILLES DU
« MEDIO TEMPO »



La marque Cohiba vient de dévoiler Behike, sa nouvelle ligne composée des vitoles les plus exclusives. Limités à 4000 exemplaires, pour cause de rareté de la fameuse feuille de tabac dans lequel ils sont roulés, c'est dire le plaisir que ces cigares promettent aux aficionados.

Créé en 1966, le Cohiba a dans un premier temps été réservé à l'élite diplomatique avant de devenir la marque de cigares cubains la plus prestigieuse. Quand Christophe Colomb débarqua à Cuba, en 1492, il a vu les indiens Taïnos allumer des feuilles roulées qu'ils dénommaient «Cohiba». Ces cigares primitifs étaient fumés à l'occasion de certains rites et selon des rituels précis. D'après les différentes chroniques et les journaux conservés, ces cérémonies étaient conduites par un membre très respecté de la tribu dont le nom n'était autre que «Behike» !

Ces vitoles seront produites chaque année à partir des meilleurs tabacs cubains, ceux de San Juan y Martinez et de San Luis, dans la Vuelta Abajo. C'est El Laguito, l'élite des manufactures, qui a été choisie pour produire cette gamme de cigares exceptionnels.

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

Les Cohiba Behike sont les cigares cubains les plus exclusifs. Cette gamme présente trois nouvelles vitoles : le BHK 52, le BHK 54 et le BHK 56 (diamètres). Parce qu'ils incorporent pour la première fois, dans leur mélange, une feuille appelée «medio tiempo» -qui garantit une saveur et des arômes exceptionnels-, leur production est extrêmement limitée.

En fait, le «medio tiempo», c'est cette quatrième feuille qui vient s'ajouter à celles formant déjà la cape, la sous-cape et la tripe, et qui confère au cigare un goût totalement révolutionnaire !

Cette nouvelle construction, unique et originale, confère aux Behike une saveur particulière lors de leur dégustation.

Dernière paire de feuilles située au sommet du plant de tabac cultivé en «Sun Grown», la naissance du



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

«medio tiempo» dépend du soin et de l'attention apportée à chaque pied. Sa position (au sommet du plant), ainsi que sa taille réduite expliquent la concentration aromatique exceptionnelle qu'elle renferme. C'est cette feuille qui est la véritable signature aromatique des cigares Cohiba Behike.

Les saveurs poivrées de ces cigares rappelleront des souvenirs émus aux amateurs de Habanos... un merveilleux voyage, en fait. Bien évidemment, ces merveilles, vu leur rareté, ont un coût. Et ce dernier est le plus élevé de toutes les lignes Cohiba lancées à ce jour. Ainsi, un Behike 52 (11,9 centimètres de longueur) coûte 25

euros, et un Behike 54, 33 euros. Pour le «Top» de la gamme, le Behike 56 (16,6 cm), ce sera 37 euros. Mais lorsqu'on veut faire plaisir, ou se faire plaisir, on ne compte pas, n'est-ce pas!

HI-TECH *Nouveautés*



PORSCHE 911 GT2

Gaming Wheel by Fanatec

Fan des Supercars du constructeur de Zuffenhausen, vous ne pouvez pas vous empêcher de vous la faire au volant de votre Porsche 911 dans les Gran Turismo et autres Need For Speed Shift ? Voilà un volant des plus classe et qualitatif qui va donner davantage de réalisme à vos parties. Compatible pour votre Xbox 360 ou Playstation 3 et directement inspiré par le volant de la Porsche 911 GT2, il est proposé avec un pédalier aluminium qui vous permettra de vous lâcher totalement. Disponible pour environ 250 dollars sur le site de Fanatec, de même que de nombreux autres modèles inspirés des plus célèbres GTs de chez Porsche.



SORA ELECTRIC MOTORCYCLE

By The Creative Unit

Tout droit sorti de l'imagination des designer du studio canadien The Creative Unit qui ont collaboré avec les ingénieurs de chez Lito Green Motion, un petit clin d'oeil pour cette intéressant concept de moto électrique au design minimaliste des plus sportif qui laisse présager un couple à s'arracher les bras. Largement inspiré du style Café Racer/Street Fighter.



THE CELSIUS X VI II LEDIX

Mobile phone

Tel un papillon qui déploie ses ailes, LeDIX, première création de Celsius X VI II, a pris son envol après quatre ans de recherche et développement

Un tourbillon volant excentré comme nul autre et un "Remontage Papillon" breveté confèrent à cet objet nomade une dimension fusionnelle extraordinaire.

Montre gousset téléphonique ou téléphone portable horloger ? C'est surtout un objet nomade résolument novateur qui repousse les limites de l'imagination

Le Celsius X VI II LeDix est un téléphone portable de luxe des plus fascinants. Mettant en symbiose la micromécanique et la microélectronique pour donner naissance à un objet nomade de conception inédite, presque une œuvre d'art. Présenté sous la forme d'un téléphone mobile à clapet, il est en fait entièrement alimenté par un mouvement automatique horloger Tourbillon perfectionné et innovant – breveté par Celsius X VI II – qui répond au nom de Papillon. Composé de plus de 550 composants mécaniques assemblés à la main et proposé au prix très exclusif de ...[Huum huumm]... 300 000 dollars!



MONTBLANC

Eiffel Limited Edition

Le 28 avril a eu lieu au Jules Vernes, restaurant de la Tour Eiffel, le lancement du nouvel instrument d'écriture Montblanc en hommage à Gustave Eiffel, en présence de la famille regroupée autour de 3 générations. Cette Édition Limitée à 91 exemplaires, ajourée en or blanc massif 18 K, rappelle, par son design, les constructions en fer typiques d'Eiffel, la Tour Eiffel bien évidemment, mais aussi le Dôme de l'Observatoire de Nice.

Parmi les personnalités qui ont fait le déplacement : Matilda May et Olivier Picasso. Le patron de l'écurie Ferrari Jean Todt et son épouse Michelle Yeoh. Patrick Timsit, Nagui, Jacques Ségéla ont aussi pu découvrir ce nouvel objet de prestige.



THE WHALETONE

Royal Piano

Dévoilé pour la première fois le 12 avril à l'occasion de la Milan Design Week – Zona Tortona, un petit coup de projecteur sur cet impressionnant piano à queue et splendide objet imaginé par le designer polonais Robert Majkut basé à Varsovie. Alliant un style unique à une qualité musicale incomparable, il est en outre doté d'un amplificateur intégré ainsi que de haut-parleurs haute-fidélité permettant de donner davantage de puissance au son de l'instrument. Baptisé Whaletone Royal Piano.

ÉVASION *de rêve*

Le circuit

Catalu

UN VÉRITABLE CENTRE DE LOISIRS
POUR GENTLEMEN DRIVERS !

Vous avez probablement eu le loisir d'arpenter les rues de Barcelone, célèbre capitale de la Catalogne, hautement imprégnée d'art, connue pour son architecture gothique.



Vous avez pu contempler ses monuments, y admirer les œuvres de Gaudí... Mais vous êtes-vous aventuré sur l'un des plus grands circuits mondiaux, le célèbre circuit de Catalunya ? Si oui, quelle chance ! Dans la négative, suivez le guide !

Catalunya





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

Situé à 30 Km de Barcelone, en Espagne, le circuit de Catalunya est considéré par les pilotes de course comme l'un des meilleurs tracés modernes et l'un des plus sûrs. Grandes courbes rapides, longues lignes droites, puissants freinages, ses qualités techniques en font le circuit attiré de nombreuses écuries pour les essais hivernaux et il reste parmi les plus familiers des pilotes. C'est là que se tient, depuis 1991, le Grand Prix d'Espagne de Formule 1. Et c'est là aussi que se sont distingués les champions du monde.

Le circuit de Catalogne offre une foultitude de loisirs gravitant autour de l'automobile et de la moto, des week-ends extrêmes, des stages de pilotage -afin de tester les sensations fortes que ressentent

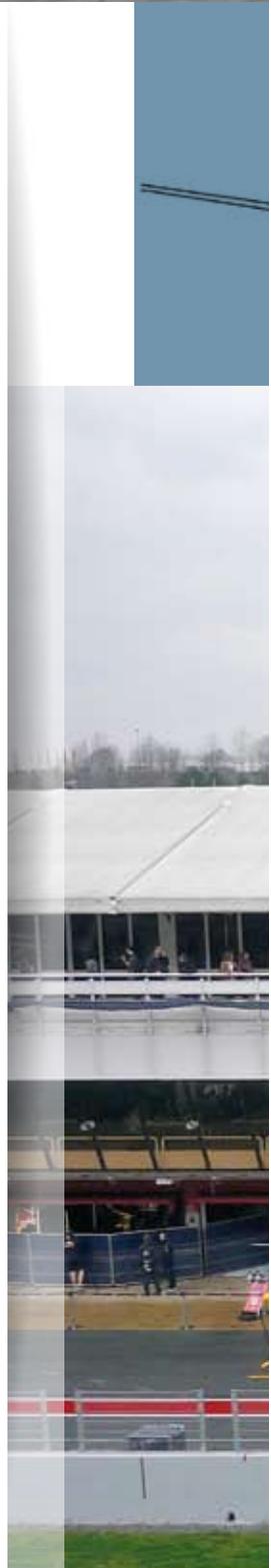
les pilotes de formule 1-, des visites guidées, des cours de conduite dans des conditions pas très avantageuses. En somme, le Catalunya est un vrai centre pour les amateurs de bitume et les amateurs de moteurs vrombissants!

Après avoir appris les techniques de pilotage d'une monoplace sur une formule Renault, vous aurez la possibilité de passer aux choses sérieuses à bord d'authentiques F1 (Prost/Benetton/Williams/Larousse) avec moteurs V8 Ford Cosworth 700 CV, des boîtes de vitesses semi-automatiques, avec commandes au volant. Les freins, en carbone, assurent une puissance de freinage exceptionnelle et le système électronique « ASR traction control » limite l'effet de patinage des roues arrière, réduisant les risques de tête-à-queue et de sortie de piste en cas d'accélération brutale. Pour cette activité, afin de bénéficier de conditions météorologiques favorables, les stages démarrent à la mi-avril et durent jusqu'à fin octobre.

Le circuit propose aussi des week-ends extrêmes afin que vous puissiez vous identifier à vos idoles et entrer dans leur peau. Deux jours pleins, avec bien plus que des promesses d'adrénaline !

Mais vous pourrez aussi tester des karts, des pocket bikes, des buggies, ces drôles de machines qui empruntent le circuit Off Road et qui procurent le rare plaisir de rouler sur du sable avec des patins, à grand renfort de petits sauts. Un week-end fun, en petits groupes de huit à dix personnes, pour partager un maximum de plaisir!

Et pour ceux qui préfèrent juste regarder et s'informer, le circuit propose aussi des visites guidées pour ressentir au plus près les battements de coeur du sport automobile. Vous saurez comment une course est organisée et contrôlée et aurez même accès aux espaces les plus confinés, là où se dissimulent les belles mécaniques ! Salle de briefing, Prepodium-Podium, salle de presse, Race control, Lounge, boxes seront tout à vous durant cette journée au circuit de Catalunya !





Pour plus d'informations et pour la réservation des tickets,
Renseignez- vous sur le site officiel du circuit de Catalogne :
www.circuitcat.com



ART

par Antoine Delmas

Jeff Koons

1955 - York//Pennsylvanie.

Jeff Koons, l'un des artistes majeurs vivants devenu célèbre dans les années 80, a su dégager l'essentiel des courants avant-gardistes, notamment le Pop art. La création de Jeff Koons s'exprime à travers différentes techniques artistiques : installation, photographie, peinture, sculpture, et même création assistée par ordinateur. Il essaie de faire de l'art pour le plus grand nombre et de "communiquer avec les masses".

Jeff Koons utilise toutes sortes d'objets issus du quotidien comme des aspirateurs et des ustensiles électroménagers enfermés dans des caisses de plexiglas et éclairés par des néons, des ballons de basket suspendus dans des aquariums, et d'autres objets insolites tels que des lapins gonflables ou des petits cochons en sucre. Jeff Koons utilise également beaucoup de jouets et des objets liés au monde de l'enfance. Essayant en permanence de s'approprier des objets courants, Jeff Koons les transforme en icônes et se demande de quelle manière ces articles de consommation peuvent atteindre le statut d'objets glorifiés.

Le lapin gonflable en inox réalisé en 1986, Inflatable Rabbit, est reconnu comme une œuvre majeure de la fin du 20ème siècle. Jeff Koons illustre la rencontre entre l'art conceptuel de Marcel Duchamp et la force de l'imagerie populaire et médiatique d'Andy Warhol. Utilisant l'iconographie de la culture populaire mondiale, Jeff Koons en représente les archétypes et nous confronte à ce flux d'images dans lequel nous vivons depuis l'enfance.

QUELQUES RÉALISATIONS /// SES CRÉATIONS

1979 // INFLATABLE FLOWER AND BUNNY (TALL WHITE, PINK BUNNY)
 1985 // EQUILIBRIUM (AQUALUNG)
 1989 // MADE IN HEAVEN
 1992 // PUPPY
 1995-1998 // BALLOON DOG
 1999 // SPLIT-ROCKER (PINK/BLUE)
 2000 // SPLIT-ROCKER
 2001 // AUTO
 2003 // POPEYE
 2002 // BALLOON DOG (BLUE)
 2003 // ELEPHANT
 2007 // RABBIT - MACY'S THANKSGIVING DAY BALLOON

« Ces voitures de course sont comme la vie, elles sont puissantes et il y a beaucoup d'énergie [...] Je veux laisser mes idées transcender la voiture - c'est vraiment se connecter à cette puissance. » JEFF KOONS

2010 BMW M3 GT2 Art Car
 Impression sur Vinyl recouverte de deux épaisseurs de film transparent de protection

<http://www.jeffkoons.com>





L'artiste américain Jeff Koons présentait à New York, il y quelques mois son projet de cover voiture de course, une BMW M3 GT2 qui a participé sur le circuit des 24 Heures du Mans en France, la course mythique. Il s'agit de la 17e « art car » de la firme allemande BMW. La première, réalisée en 1975 par l'artiste américain Alexander Calder, puis Franck Stella en 1976, Roy Lichtenstein en 1977 et Andy Warhol en 1979 avaient mis leur créativité au service de ce concept.

Carnet d'adresses

STUDIO 14 HOMME

44, rue du point du jour.
Casablanca.
Tel : 0522202674

LANVIN

42 Boulevard El Massira Khadra ,
Residence Walili. CASABLANCA
Tel : 05 22 94 46 64

CANALI

75, bd Massira El Khadra -ex
Camille, n°1
CASABLANCA

SMEIA

47, bd Ba Hmad
0522 400 700/01
20300 Casablanca

KERATO

303, Bd. Ziraoui Casablanca
Tel : 05 22 49 27 39

GOLF PLUS

9, rue de la Convention,
Quartier Racine Casablanca
Tel : 05 22 36 32 77

ALAIN FIGARET

9, Rue Oumayma Sayah
Casablanca
Tel : 05 22 36 97 81

J.M Weston

9, Rue Oumayma Sayah
Casablanca
Tel : 05 22 36 97 81

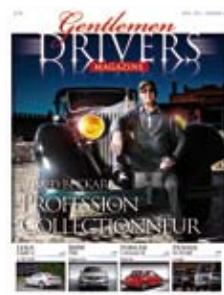
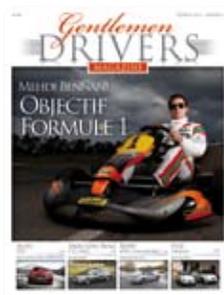
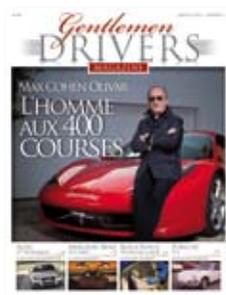
TRES CONFIDENTIEL

27, Rue Ain Asserdaune CIL
Casablanca
Tel : 05 22 36 40 12

DIESEL

Rue Ali Abderazak Espace porte
d'anfa Casablanca
TEL : 06 60 12 20 61

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



Bulletin d'abonnement

A découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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