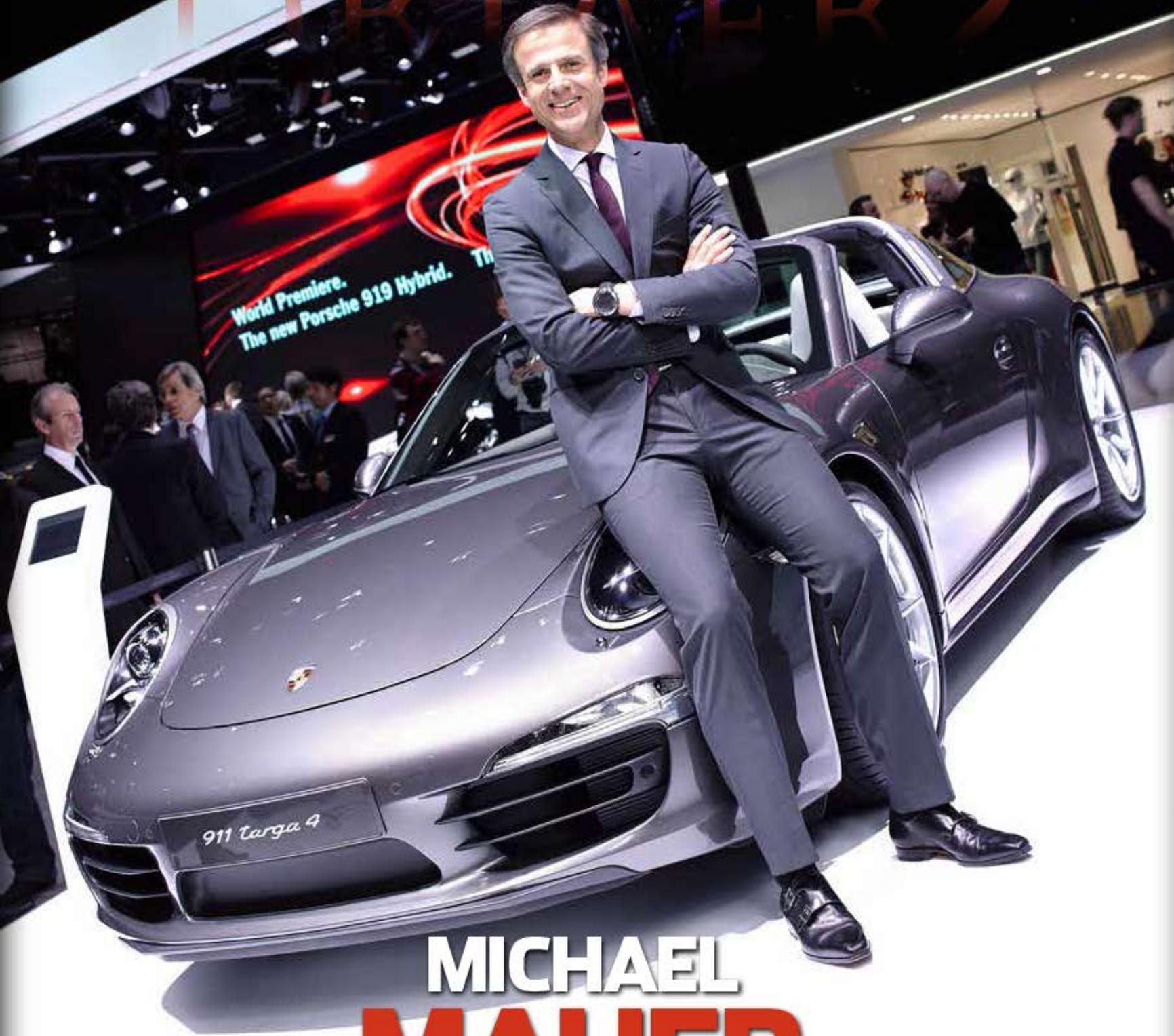


# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



**MICHAEL  
MAUER**  
PORSCHE CHIEF DESIGNER



Fonder une famille, construire une maison, gravir des sommets... À peine avons-nous atteint un objectif que nous envisageons déjà le suivant.

Le nouveau Cayenne a été conçu dans cet esprit de dépassement permanent, de nouvelles motorisations, un design épuré, une efficacité accrue et des équipements encore améliorés.

Conçu pour vous permettre de conduire passionnément ; une voiture qui domine avec majesté les routes du quotidien comme les chicanes de Laguna Seca, les sprints comme les longues distances. Conduire pour toute sa famille et pour soi-même, mais avant tout conduire une Porsche.

## **Nouveau Cayenne. Enthousiaste par nature.**



**PORSCHE**

### **Centre Porsche Maroc**

Centrale Automobile Chérienne  
66, Boulevard Moulay Slimane  
Aïn Sebaâ - Casablanca  
Tél. : 05 22 34 87 50 / 05 22 67 53 06  
Site internet : [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)  
e-mail : [l.roix@porsche.ma](mailto:l.roix@porsche.ma)

**PORSCHE**  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE

klem

Oulmès, l'

Rafrâchit vos sens.



Sa pétillance unique, son goût inoubliable, ainsi que la force de ses bulles ont contribué à forger le caractère authentique d'une eau minérale naturellement gazeuse devenue légendaire. D'une génération à l'autre, Oulmès, la plus pétillante des eaux continue de surprendre par les sensations qu'elle procure. Oulmès offre une expérience gustative des plus intenses et un rafraîchissement des sens renouvelé à chaque gorgée, idéal pour combler vos papilles et éteindre votre soif de sensations.

Jeep avec



New Cherokee



# BUILT FREE



## L'AVENTURE EST UN STYLE DE VIE

Bienvenue à bord de la liberté ! Le New Jeep Cherokee introduit un style unique et moderne au sein de la gamme Jeep. En plus de son design novateur et ses systèmes de sécurité actifs, le New Cherokee est doté de nombreuses technologies conçues pour vous procurer un plaisir de conduite unique.

Osez la liberté signée Jeep !



# Jeep

## Édito



Ahmed Kseibati

Genève Motor Show, le Salon de tous les superlatifs .

Tous les grands constructeurs, préparateurs et artisans se donnent rendez vous chaque année au Salon de Genève, pour montrer leur savoir-faire dans le monde de la voiture de haute performance. Ainsi, vous trouverez dans les pages intérieures un reportage-photo complet de cette grand-messe de l'automobile.

Mais ce numéro est aussi très spécial, grâce à l'entretien exclusif que nous avons pu réaliser avec Mikeal Maurer, patron du design chez Porsche, qui a partagé avec nous lors d'une fort sympathique rencontre, sa passion pour le monde des quatre roues .

Je vous souhaite une excellente lecture chers Gentlemen .





## *Maison d'Influence*

Sociabilité raffinée de femmes et hommes de lettres et de goût,  
revendiquant l'héritage des salons londoniens du XVIII<sup>ème</sup> siècle...

Dès lors que nous considérons qu'une définition des élites ne s'appuie pas seulement sur des critères économiques ou politiques mais aussi sur une maîtrise de comportements raffinés ou, plus particulièrement, sur l'habileté à imposer comme raffinés des comportements, il faut s'interroger sur quelles représentations repose ce pouvoir à transformer la maîtrise acquise de codes arbitraires en une supériorité naturelle que résume à juste titre l'expression "élites". La politesse ou les principes de la conversation, c'est la volonté de faire de la maîtrise des codes d'interaction sociable des révélateurs de qualité humaine et morale. "L'honnête homme", cette ambition d'identifier qualités sociales et qualités de cœur, chez nous marocains, et d'en faire un enjeu moral. Cette quête de l'idéal de l'écrivain-homme du monde s'évertuant à allier manières et morale, dans la lignée des philosophes anglais comme Shaftesbury, et qui a pour objectif de reformuler les contours classiques de la vertu en y introduisant le raffinement des manières et l'intérêt de la sociabilité. C'est cela, redéfinir les critères de la grandeur sociale, à la lumière d'un essai d'unification des pratiques culturelles de disciplines plurielles émanant de groupes sociaux traditionnellement distincts... LRLS, puisant dans l'essence même de l'héritage des salons londoniens du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Très prochainement...

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

# Sommaire

## 8 Motors

- 8/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour  
14 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine  
16/26 **ActuEvenement** Salon de Genève 2015 par Amal Razine  
28/31 **AutoConcept** Alpine Vision Gran Turismo par Youssef Bennour  
32/36 **AutoException** Mustang Shelby 350GT par Youssef Bennour  
38/42 **AutoException** Porsche 911 Targa GTS par Youssef Bennour  
44/48 **AutoNouveauté** Mazda MX-5 par Amal Razine  
50/54 **AutoNouveauté** Nissan Juke Nismo RS par Amal Razine  
56/60 **AutoNouveauté** BMW Série 2 Active Tourer par Amal Razine



## 62 > 71 Entretien du mois **Michael MAUER**

Porsche Chief Designer par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 72 > 79 **AutoLégende** Porsche 959 : Le laboratoire roulant par Youssef Bennour  
80 > 81 **MotoException** Kawasaki Vulcan S par Lina Mouafak

## 82 L'Homme

- 82 > 83 **Montres** Tag Heuer : MP4 12C par Lina Mouafak  
84 > 85 **Sport d'élite** Rallye Neige et Glace 2015 par Lina Mouafak  
86 > 87 **Cigare** 17<sup>e</sup> Festival Habano 2015 par Antoine Dalmas

## 88 Lifestyle

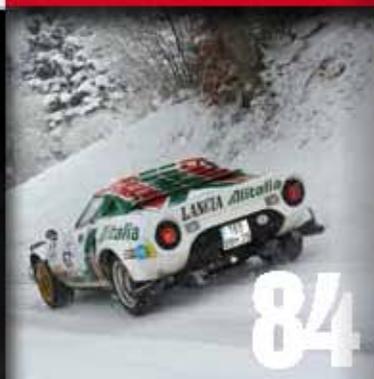
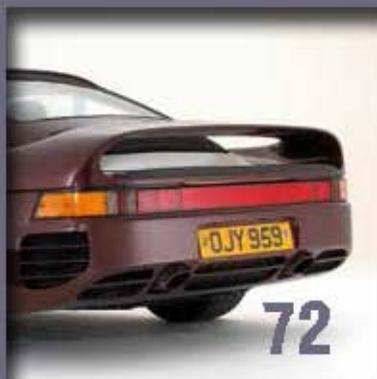
- 88 > 91 **Evasion** Circuit de Chimey par Lina Mouafak  
92 > 93 **Art** François Bruère par Antoine Delmas

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** Assistante de direction **Bouchra Belaatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** Impression **Edit** - [www.edit-imprimerie.com](http://www.edit-imprimerie.com) **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

[gentlemendriversmagazine@yahoo.fr](mailto:gentlemendriversmagazine@yahoo.fr) - [gentlemendriversmagazine@gmail.com](mailto:gentlemendriversmagazine@gmail.com) - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



## Vivo Energy Maroc dévoile son nouveau plan d'investissement



Profitant toujours d'un positionnement de référence dans le secteur de la distribution des hydrocarbures, Vivo Energy Maroc se prépare déjà à la libéralisation du secteur. « La libéralisation devrait donner une nouvelle impulsion au marché, à travers une offre produit de qualité. La concurrence entre les opérateurs ne peut que profiter aux consommateurs », affirme Mohamed Raihani, PDG de Vivo Energy Maroc. En parfaite osmose avec sa stature mondiale, la compagnie veut consolider davantage sa place au Maroc, en dédiant un investissement de près de 1 milliard de DH pour la rénovation et l'élargissement et qui s'étale sur la période 2015-2019. Le distributeur va investir également dans la création d'un nouveau centre de stockage à Tanger Med. Le site de production de lubrifiants basé à Casablanca devrait également profiter de cette nouvelle dynamique. En effet, ce dernier verra sa capacité se renforcer pour passer à 150.000 tonnes par an, dont une partie sera destinée à l'export, notamment sur le marché africain. « C'est la filiale la plus dynamique et la plus performante du Groupe Vivo Energy, qui regroupe 16 filiales en Afrique », affirme Raihani. Par ailleurs, il faut noter que Vivo Energy Maroc reste active dans le domaine de la RSE, à travers des actions en faveur de la sécurité routière. Dans le champ social, la compagnie se distingue par plusieurs opérations caritatives.

## Total Maroc récompense ses bons revendeurs



Dédié aux professionnels de la vente de pièces détachées automobiles, le programme « Total Club des professionnels » a été développé par Total Maroc et mis

sur le marché marocain depuis juin dernier. Totalisant plusieurs milliers d'adhérents dans le Royaume, il cible les points de vente qui commercialisent des lubrifiants de la marque Total, pour les faire bénéficier de l'expertise d'un grand groupe international dans leurs activités quotidiennes et leur proposer des avantages exclusifs en tant que membres.

C'est dans le cadre de cette démarche et afin de récompenser ses adhérents pour leurs performances commerciales en termes de ventes de lubrifiants que le Club des professionnels vient d'offrir deux voyages pour la Omra à Mohammed Zeggoum de Beni Mellal et Lahcen Bouchhba de Tiznit. Les heureux gagnants ont été reçus par Thibault Lesueur, directeur Clientèle professionnelle Total, qui leur a remis leurs billets.

## Nissan Maroc fait la promotion de sa gamme SUV

Afin de présenter sa gamme SUV, le nouvel importateur de Nissan au Maroc a convié la presse nationale à une conférence, qui s'est déroulée le vendredi 13 février 2015. Saisissant cette occasion, le DG de la marque, Abdellah El Moudden, a fait la promotion des produits de Nissan, en parlant d'un mariage de cœur et de raison. Les stars de cet événement étaient bien évidemment les différents modèles de SUV de la marque nippone : l'ultime génération du X-Trail, le nouveau Qashqai, ainsi que le modèle le plus original de la gamme, à savoir le Juke.



JOURNÉE DE LA FEMME

Maroc  
Telecom

Pour tout engagement ou réengagement 24 mois

Maroc Telecom S.A. Société Anonyme à Dirigeants et à Conseil de Surveillance au Capital de 6 274 672 040 DH - Siège Social : avenue Amalhal Mag. Ryad, Rabat. RC 43 947 Rabat.

Dans la limite du stock disponible

Photos non contractuelles

Promotion valable jusqu'au 15 mars

ZoneBau

# PARCE QUE VOUS MÉRITEZ Le Meilleur

UNE SÉLECTION DE  
SMARTPHONES

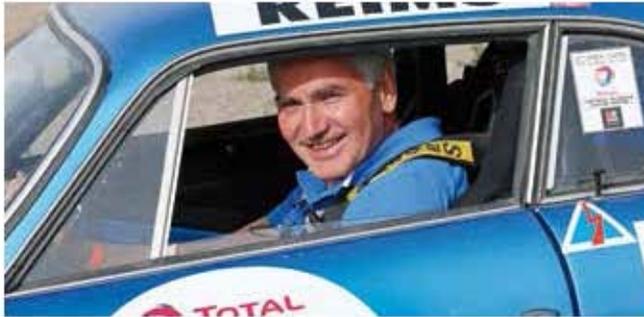


500 POINTS  
FIDELIO  
OFFERTS

BRACELET SWAROVSKI  
OFFERT AVEC Samsung



## Renault Maroc sponsorise la 22<sup>e</sup> édition du Rallye Classic Maroc :



Sponsor du Rallye Classic Maroc, le Groupe Renault Maroc traduit son engagement par la participation effective de Jacques Prost et M'Hamed Tazi, respectivement DG et directeur de communication de Renault Maroc à la 22<sup>e</sup> édition de cette manifestation sportive, qui se déroulera du samedi 14 au samedi 21 mars 2015. Le premier sera au volant d'une Alpine A110 et concourra dans la catégorie « Classic », tandis que le second pilotera une Clio RS, dans le cadre de la catégorie « Prestige ». Pour l'édition de cette année, 46 équipages s'aligneront sur la ligne de départ dans la ville de Casablanca et emprunteront ensuite un itinéraire qui traversera Essaouira, Agadir, Taroudant, Tafraoute, Tata, Ouarzazate, avec une arrivée à Marrakech.

## Sebastien Loeb confiant dans le potentiel de Mehdi Bennani

Alors que la manche d'ouverture du Championnat du monde des voitures de tourisme en Argentine pointe son nez (6 au 8 mars), le team Sébastien Loeb Racing a testé la Citroën C-Elysée lors de deux journées d'essais. Dans un premier temps à Barcelone, lors des essais officiels du FIA WTCC, puis sur le circuit de Montebianco. Cette prise en mains a été de bon augure pour l'équipe alsacienne et son pilote Mehdi Bennani, qui a signé pour l'occasion le deuxième meilleur chrono des tests.

Le team a en effet réalisé ses premiers essais avec la Citroën C-Elysée à l'occasion des tests officiels du FIA WTCC, qui se sont déroulés sur le Circuit de Catalunya, le vendredi 13 février. Avec Mehdi Bennani au volant, cette séance a été particulièrement constructive pour l'écurie Sébastien Loeb Racing. Outre la prise de repères sur le

circuit, le pilote marocain s'est distingué en réalisant le temps de référence de l'après-midi et le deuxième chrono de la journée, seulement devancé par Sébastien Loeb.

Après Barcelone, le Sébastien Loeb Racing a pris la direction de Montebianco pour une nouvelle journée de travail, toujours avec Mehdi Bennani dans le baquet. Un essai qui semble donner satisfaction à Sébastien Loeb, directeur du Sébastien Loeb Racing et pilote Citroën Racing qui a déclaré « Les premiers essais du team ont été concluants. »



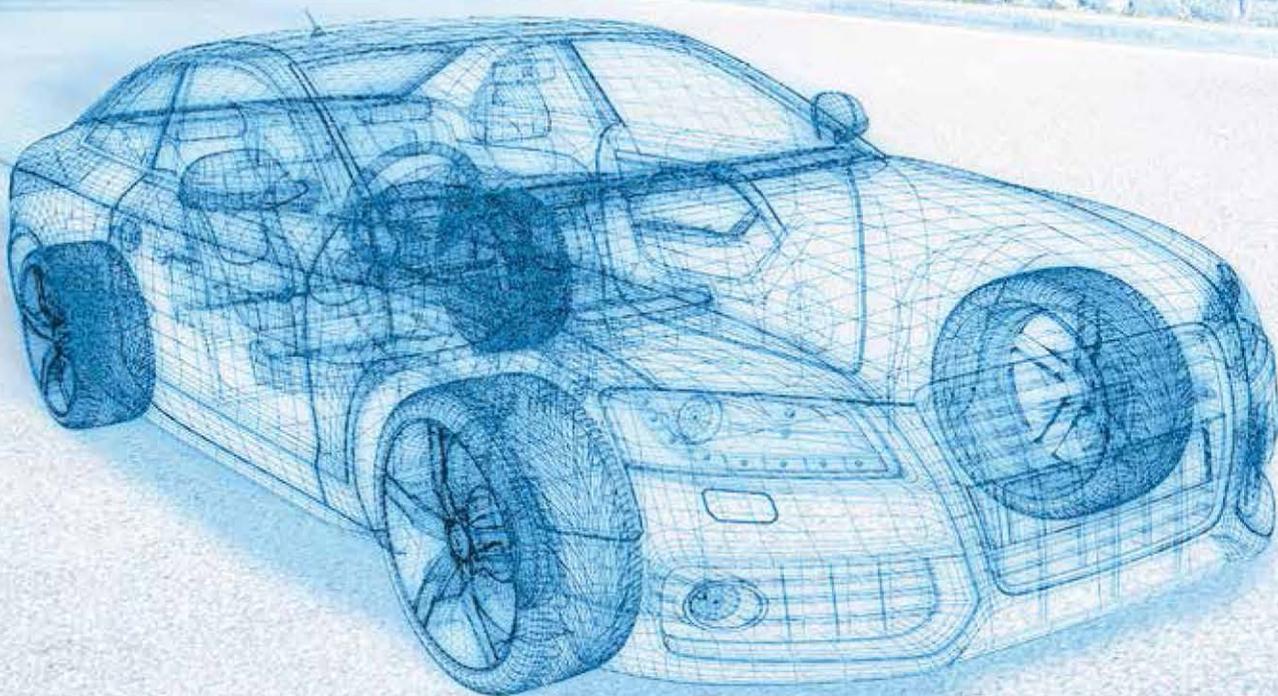
## Mhamid Express 2015 Réussite de la 6<sup>e</sup> édition

Rendez-vous incontournable des amoureux de rallye raid et de désert, la dernière semaine de janvier se déroule au rythme du rallye Mhamid, à M'hamid el Ghizlane. Dans un cadre convivial rehaussé par les paysages magnifiques, les pilotes marocains ou résidents, les étrangers venus rouler avec des voitures louées sur place et tous les autres amoureux d'aventure et de grands espaces ne s'y sont pas trompés. Belle performance de Tarik Machataqui et Moulay Alaoui, le 125, qui terminent le rallye avec en prime le prix des voitures anciennes pour leur vénérable Range Rover.

Olivier Subrini et Kamal Daoudi, le 126, après un début de rallye difficile, avec un manque de mise au point de leur voiture terminent très fort pour remporter la deuxième place dans le challenge du Maroc. Ils sont suivis de près par l'équipage d'Agadir Jean-Louis Millours et Renaud Pellen, autre grande figure du rallye raid marocain. Hervé Morvant et Gilles Joly des Riad Sirocco, sont les mieux classés au général, puisqu'ils sont 3<sup>e</sup> 4x4, catégorie remportée par Michel Salvatore et Alain Coquelle sur un gros proto à chassis tubulaire de plus de 400 ch. Enfin, Rachid Hamsas, pilote connu et reconnu sur les circuits de vitesse, et Medyane Fathi, le 121, sur leur gros Patrol à moteur V8 Chevrolet, remportent le prix du premier équipage marocain, après cinq jours de course folle. Bravo à eux.



# VOTRE LUBRIFIANT DE DEMAIN



Relevant les défis du futur, la viscosité idéale de la nouvelle huile Accel de Oilibya renforce son pouvoir nettoyant, améliore la résistance à l'usure et favorise les économies de carburant. Avec Accel de Oilibya, boostez aujourd'hui les performances de votre moteur pour mieux le préserver demain.

A golden oil jug is shown in the bottom right corner, partially obscured by a blue banner. The jug has a handle and a spout, and the Oilibya logo is visible on its side.

**Accel**

## RCI FINANCE MAROC Leader du financement automobile

Avec plus de 13.400 nouveaux dossiers de financement et un chiffre d'affaires annuel de 1,2 milliard de dirhams, RCI Finance Maroc conserve sa position de 1<sup>re</sup> société financière de marque auprès des réseaux Renault et Dacia.

En finançant plus de 30% des ventes opérées par les réseaux des marques du Groupe Renault, RCI Finance Maroc consolide son leadership auprès des acquéreurs de véhicules neufs Renault et Dacia. Sur le segment des particuliers, RCI Finance Maroc s'est illustrée en finançant plus de 40% des clients.

Les acheteurs professionnels ont trouvé également des solutions sur mesure, qu'il s'agisse d'artisans, de commerçants, de loueurs, d'autres flottes de proximité ou encore des grands comptes. Développant le concept du « One Stop Shopping », pour une meilleure qualité de service, les clients de Renault et Dacia peuvent désormais s'équiper d'une panoplie de services complémentaires à leur financement, disponible dans les showrooms.

En 2014, ce sont 20.000 services qui ont été souscrits, contribuant à la sérénité de leur vie d'automobiliste et à leur satisfaction.

## SMEIA fait la promotion de la Mini



Smeia, importateur exclusif de la marque MINI au Maroc, vient de lancer une nouvelle action de la Guérilla Marketing pour la marque MINI, dans plusieurs villes du Royaume. Cette action, qui coïncide avec le nouvel an, a été baptisée « Happy MINI Year ».

Comme à son accoutumée, MINI a surpris les piétons et automobilistes des villes de Casablanca, Rabat et Marrakech par une performance de danse contemporaine et totalement improvisée sur les places les plus animées de ces villes.

À cet effet, un convoi composé de quelques modèles de la gamme MINI : MINI Hatch, MINI 5 portes et MINI

Countryman a parcouru les différents quartiers de ces villes, pour aller à la rencontre des fans de MINI et réaliser une performance intervertie à l'image décalée de la marque, pour augmenter la visibilité de ses modèles et renforcer davantage sa notoriété.

La performance a permis, outre la promotion du style de vie MINI, de mettre en avant la toute nouvelle MINI 5 portes, tout récemment introduite sur le marché marocain.

La nouvelle MINI 5 portes, voiture star par excellence du convoi, a transporté aussi bien le groupe de danseurs habillés aux couleurs vives de la marque, que leurs bagages, issus de la toute dernière collection MINI Lifestyle.

## Arval Maroc Challenge Sécurité et Environnement



Dans l'objectif de valoriser et d'encourager les initiatives dans les domaines de la sécurité routière et du respect de l'environnement, Arval Maroc a organisé la 3<sup>e</sup> édition de son Challenge Sécurité et Environnement, lequel met en compétition les entreprises clientes d'Arval Maroc. Ces dernières étaient évaluées sur deux principaux critères : l'optimisation de la sécurité et leur action en faveur de l'environnement.

L'objectif était de démontrer que des pratiques et comportements éco-responsables ont un impact positif sur la performance de l'entreprise. « Faire le choix de la sécurité et du respect de l'environnement permet aux entreprises d'offrir à leurs collaborateurs un environnement de travail plus sûr et plus valorisant », déclare Philippe Chabert, directeur général d'Arval Maroc. « C'est aussi un choix économique, car l'insécurité à un coût. Ce sont donc des choix stratégiques et qui vont dans le sens de l'intérêt commun », a-t-il renchéri.

S'agissant des gagnants, c'est Desktop Bureautique qui a remporté le prix de la Sécurité. Quant à la catégorie Environnement, c'est l'entreprise Servier qui a rafilé la mise. Enfin, le gagnant du challenge 2014 du Prix sécurité et Environnement est Avante.

13h | *Déjeuner au travail  
ou déjeuner en plein air*



Photo non contractuelle

JWT

# RENAULT CAPTUR CAPTURE LIFE.

Crédit  
**0%**

Financement à taux 0% avec apport de 50% sur 36 mois. Frais de dossiers offerts. Offre réservée aux particuliers valable du 1<sup>er</sup> au 31 Mars 2015  
Sous réserve d'acceptation du dossier par RCI Finance Maroc, 44 BD Khalid ibnou al oualid aïn sebaa, Casablanca. Offre non cumulable avec remise

## RENAULT CAPTUR

- Disponible en boîte automatique
- 100% personnalisable
- Prix à partir de **169 900 DHS TTC**

DRIVE THE CHANGE



## Rolls Royce Phantom Coupé Al-Adiyat Du sur-mesure



Les marques de luxe se doivent de satisfaire les besoins de leurs clients, quels qu'ils soient. C'est la raison pour laquelle, toutes ont mis en place un département de personnalisation. C'est donc sur les réseaux sociaux que la dernière réalisation du département Bespoke de Rolls Royce a été dévoilée. Il s'agit de la Phantom Coupé Al-Adiyat, un modèle unique qui a été personnalisé selon les goûts de son propriétaire. Comme le montrent les photos, elle a été présentée dans une magnifique livrée rouge, qui met davantage en valeur ses lignes. Bien évidemment, les modifications ne sont qu'esthétiques principalement à l'intérieur. En effet, l'habitacle a eu droit à un traitement bi-tons avec une combinaison de cuir rouge et blanc avec des appuie-têtes accueillant un cheval brodé. Tout naturellement, une Rolls Royce ne pouvait manquer les garnitures en bois précieuses. Sous le capot, pas de changement c'est toujours le V12 de 6,7l développant 453 ch, qui officie.

## Jensen Renaissance de la marque

Alors qu'elle a vu le jour, il y a plus de 80 ans et disparu en 2002, la marque Jensen vient de renaître de ses cendres, grâce à Tim Hearley, un ancien d'Aston Martin. La marque britannique avait marqué les esprits grâce à sa fameuse Interceptor. D'ailleurs le second chapitre est en train de s'écrire, mais avant qu'elle ne voie le jour et pour faire patienter le public, Jensen a décidé de présenter la GT. La maquette du coupé a été dévoilée au public, transmettant sa puissance à travers toutes ses lignes, mais pas seulement. En effet, alors que la date officielle de lancement n'a pas encore été dévoilée, quelques

informations ont déjà transpiré. En effet, la Jensen GT, qui sera fabriquée à la main, aura droit à un V8 6.4 d'origine General Motors qui développera 665 ch. Pour le moment, il a été décidé qu'elle sera produite en série ultra limitée. Par la suite, la marque a prévu le lancement de l'Interceptor 2 en 2016, 50 ans après la première génération.



## Jaguar F-Pace Un SUV électrique prévu

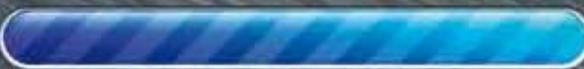
Présenté au Salon de Francfort 2013, le concept 4x4 CX-17, qui se veut une voiture de sport familiale dans le plus pur esprit Jaguar, sera commercialisé en 2016. Alors que les détails n'ont pas encore été dévoilés, le journal anglais Autocar a annoncé qu'une version 100% électrique était en préparation. Celle dont le nom a été confirmé et qui sera F-Pace, devrait laisser de côté son moteur thermique et selon les informations transmises par les proches du projet au journal anglais, son autonomie devrait atteindre les 480 km. Pour cela, les équipes de Jaguar se sont inspirées des technologies utilisées par le concept CX-75 présenté au Mondial de Paris en 2010. Cette décision de Jaguar de s'attaquer à l'électrique n'est pas un hasard. Bien que le marché le plus important reste les États-Unis, les études annoncent une augmentation de 5% entre 2018 et 2025 et les marques de luxe devraient être les premières à en bénéficier.



# LA TOUTE NOUVELLE FORD FOCUS VER 4.0



## ÉVOLUTION TERMINÉE



La dernière génération Ford Focus est née, découvrez ses nouvelles lignes complètement redessinées pour vous offrir un design extérieur audacieux, et ses nouvelles technologies embarquées pour que chaque instant à bord sublime votre expérience de conduite.

**Désormais disponible dans tous les showrooms FORD**

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

### SCAMA - Groupe Auto Hall

• Casa-Silge : 05 22 46 43 80 à 84  
• Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40  
• Rabat : 05 37 72 58 46  
• Meknès 1 : 05 35 55 12 70  
• Meknès 2 : 05 35 30 05 19/543/548  
• Rommani : 05 37 51 66 71  
• Kénitra : 05 37 37 99 66

• Tanger : 05 39 95 11 11  
• Tétouan : 05 39 71 52 05  
• Fès : 05 35 62 59 51  
• Oujda 1 : 05 36 52 40 20  
• Oujda 2 : 05 36 70 60 23  
• Marrakech 1 : 05 24 44 84 22

• Marrakech 2 : 05 24 35 47 20  
• Settat : 05 23 72 00 81  
• El Jadida : 05 23 37 37 22  
• Béni Mellal : 05 23 48 31 19  
• Karia Ba Med : 05 35 62 89 32  
• Safi : 05 24 63 03 63 / 67 / 68

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



**Go Further**

## SALON DE GENÈVE

### QUAND LES SUPERCARS SONT DE SORTIE

Pendant 10 jours, tous les regards se sont tournés vers Genève. En effet, du 5 au 15 mars s'est déroulée la 85e édition de son très célèbre Salon automobile. S'il est plus petit que d'autres évènements du genre, en termes de superficie, la concentration de nouveautés et concepts par m<sup>2</sup> est nettement plus élevée. Cette fois, plus de 700.000 visiteurs ont pu découvrir pas moins de 130 nouveaux modèles et concept cars.





## Actu événement



Bien évidemment, certaines marques ont vu plus d'affluence que d'autres sur leurs stands, notamment pour toucher de plus près des supercars qui impressionnent par leur look, mais surtout par ce qu'elles cachent sous le capot. L'une des présentations les plus attendues lors de cette édition était sans conteste celle de la Ferrari 488 GTB. La dernière-née

de Maranello se devait pour des raisons, écologiques, de renoncer au V8 atmosphérique qui faisait jusque-là le bonheur des fans de la 458 pour le remplacer par un V8 3.9 biturbo, qui développe 670 ch. Une autre italienne qui s'est présentée au public et qui est prête à tout bousculer sur son passage, est la Lamborghini Aventador LP 750-4 SV. 4 ans après le lancement de





l'Aventador, la Super Veloce, qui, comme son nom l'indique, présente sa version la plus puissante, avec un V12 atmosphérique de 750 ch. Dans un autre registre, la marque suédoise Koenigsegg a dévoilé au public la Regera. Le nouveau modèle qui se veut hybride et moins radical que l'Agera RS, ne renonce cependant pas à la sportivité et à la performance. Grâce au

moteur thermique et aux trois moteurs électriques, la Regera développe 1.500 ch et un couple de 2.000 Nm, alors que son poids est à peine de 1.628 kg. Dans la lignée des supercars dépassant les 1.000 canassons, il fallait bien évidemment compter sur la Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse. Jamais à cours d'idée pour donner un nouveau souffle à son modèle mythique,





Bugatti a profité du Salon de Genève pour lancer « La Finale », qui est donc sa version ultime. Les fans du luxe suprême ont été également servis, avec la Rolls Royce Phantom Serenity, dans une impressionnante livrée blanche. Du côté des concepts, Aston Martin s'est distingué grâce à son impressionnante Vulcan.

Destinée principalement à la piste, elle sera animée par un 7.0 V12 atmosphérique dont la puissance serait de 800 ch.

Une fois encore, Genève nous a réservé de belles surprises, que l'on espère voir bientôt à l'œuvre.





# Actu évènement



# Vivez avec passion !

Nouvelles motorisations et offres d'exception.

Le GLA, doté de nouvelles motorisations efficaces et sobres, vous séduira par son agilité et son dynamisme. Ce SUV compact, à l'aise dans les villes comme sur les chemins de l'évasion, est conçu pour ceux qui s'investissent dans la vie avec passion.

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

Photo non contractuelle.

## GLA 180 CDI

# 349 000<sub>dh</sub>



**Mercedes-Benz**  
The best or nothing.

**Auto Nejma**  
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casablanca : Km 10, Route d'El Jadida - 0522 65 09 90

Rabat : Avenue Hassan II, Lot Vita n°40 - 0537 79 97 99

Tanger : Route de Tanger / Rabat, Hjar Nhal, Gzenaya - 0539 37 86 00

Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • El Jadida - 0523 37 37 08 • Fès - 0535 96 09 78

Marrakech - 0524 42 01 47 • Meknès - 0535 52 52 41 • Safi - 0524 46 20 40 • Tétouan - 0539 99 30 40



# Actu évènement



AVEC PLUS DE 85 ANS  
DE PRÉSENCE,  
**RENAULT** S'ENGAGE  
DANS LE DÉVELOPPEMENT  
DU ROYAUME



MAROC CLASSIC  
La Route du Coeur®

**DRIVE THE CHANGE**



**RENAULT**

# Actu événement



# ALD RENT

## UNE SOLUTION DE MOBILITÉ FLEXIBLE ET SANS ENGAGEMENT



Un recrutement, une période d'essai, une activité saisonnière, un chantier imprévu, un surcroît d'activité, l'attente de livraison d'un véhicule neuf...

**Vous avez besoin d'une solution immédiatement**, vous n'envisagez pas d'acheter un véhicule et vous n'avez aucune visibilité sur le long terme.

Découvrez **ALD rent** l'offre de **Location Moyenne Durée** proposée par ALD Automotive pour vos **besoins ponctuels**.

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

LET'S DRIVE TOGETHER



par Youssef Bennour



# ALPINE VISION GRAN TURISMO

PLACE AU SPORT



AUTO

Renault a choisi l'exposition des concept-cars du Festival automobile international, qui s'est tenue aux Invalides à Paris du 28 janvier au 1er février, pour présenter son Alpine Vision Gran Turismo.



# AUTTOCONCEPT

Mais il ne faut pas se réjouir trop vite, car il ne s'agit que d'un modèle destiné à être intégré dans le célèbre jeu vidéo de conduite automobile Gran Turismo 6 sur PlayStation 3, afin de promouvoir la marque au losange.

Le point de départ de ce projet a été le studio Polyphony Digital où Kazunori Yamauchi, le concepteur du jeu Gran Turismo, a challengé de multiples constructeurs automobiles en leur demandant de concevoir pour le



jeu un modèle de Grand Tourisme spécifique. Initié dès juillet 2013, le projet d'Alpine Vision Gran Turismo s'intègre dans la stratégie de renaissance de la marque. "Nous avons profité de cet exercice pour dissimuler quelques subtils détails s'inspirant directement de la prochaine Alpine, prévue pour 2016. Mais je ne peux rien dire de plus à ce sujet", indique Antony Villain, directeur de conception au sein de la marque.

Techniquement, le concept respire la sportivité pure et dure. Consistant en une barquette monoplace, l'Alpine Vision est animée par un V8 4.5L atmosphérique central de 450 ch, relié aux roues arrière par une boîte séquentielle à sept rapports. Le châssis monocoque en carbone permet à la sportive de ne peser que 900 kg.

Quant au volet esthétique, il y a lieu de noter que la face avant de l'auto, avec sa forme en "V" et ses feux additionnels ronds, évoque celle de l'A110. La partie arrière rappelle, quant à elle, les Alpine de circuit des années 1960, avec leur longue queue et leurs ailerons longitudinaux sur les ailes.

Notons enfin qu'à côté du modèle numérique, Renault a présenté lors de cette exposition du Festival Automobile International une maquette échelle 1 de ce concept car. C'est une manière de préparer le terrain pour la sortie de la nouvelle "berlinette", qui devrait arriver sur le marché fin 2016.





PORSCHE

## 911 TARGA GTS

### SENSATIONS DÉCOIFFANTES

La dernière nouveauté de la firme de Zuffenhausen se dénomme Targa 4 GTS et a pour ambition d'offrir le plaisir de conduite de la GTS, associé au look rétro de la Targa. Au menu, un flat six développant 430 ch et beaucoup de sensations qui peuvent s'apprécier cheveux au vent.







À l'occasion des 50 ans de la Porsche 911 Targa fêtés au salon de Détroit, la firme de Zuffenhausen a présenté une énième variante de sa sportive légendaire : la Targa GTS. Celle-ci n'est ni plus ni moins qu'un mix des deux modèles de la 911 : la GTS et la Targa 4S.

Esthétiquement, la nouvelle GTS Targa reprend le style des boudiers de la Carrera 4 GTS, alors que le mécanisme de toit est extrapolé de la Targa. En outre, la nouvelle sportive de Porsche est équipée d'ailes arrière élargies et de projecteurs teintés bi-xénon. L'auto profite également de rétroviseurs aérodynamiques, d'un échappement sport libéré et de jantes aluminium noir brillant de 20 pouces.

À l'intérieur, la 911 GTS Targa reconduit l'agencement des versions « classiques », avec notamment une

planche de bord totalement remaniée, à l'exception de l'instrumentation, qui reste toujours fidèle aux cinq cadrans. Mais elle ajoute une touche de raffinement à l'ensemble, avec son habitacle en alcantara au design exclusif, équipé de sièges sport en cuir à quatre modes de réglages, dont les appuie-têtes sont estampillés du logo GTS, une signature que l'on retrouve également sur le bas des portières.

Autres temps, autres mœurs, la dotation de la légendaire sportive de Stuttgart n'est plus aussi pingre que par le passé. La Porsche dispose ainsi, de série, de l'autoradio CD 235 Watts, des phares bi-xénon avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS), du système d'échappement sport, de la climatisation automatique deux zones et des sièges sport. Mais malgré l'équipement généreux, le rapport poids-puissance de la voiture demeure excellent : 3,6 kilos/



ch, contre 3,9 à la version S.

Au chapitre mécanique, la nouvelle 911 Targa GTS dispose d'un cœur athlétique repris de la GTS. Il s'agit du flat-six 3.8 développant la coquette puissance de 430 ch et 440 Nm, soit de 30 ch de plus par rapport à la Carrera S. Voilà qui nous rapproche du monde élitiste de la GT3, avec ses 475 équidés. Équipée de la boîte à double embrayage Porsche PDK, la 911 Targa GTS expédie le 0 à 100 km/h en 4,3 secondes (4,8 s pour la Targa 4S). En vitesse de pointe, le bolide devrait dépasser la barre symbolique des 300 km/h. Quant à la consommation sur cycle, elle est donnée pour 9,2 l/100 km.

Techniquement, la Targa GTS se distingue par sa transmission intégrale PTM (Porsche Traction Manager), qui répartit la puissance aux quatre roues et offre une meilleure tenue de route. Au niveau des

Cylindrée : 6 cylindres  
Puissance : 430 ch à 7500 tr/min  
Couple : 440 Nm à 5750 tr/min  
Transmission : Propulsion arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1580 kg  
Dimensions : 4,50/1,85/1,29 (L/l/h)  
Réservoir : 68 l  
Volume coffre : 125 l  
Pneumatiques : ---

#### Performances globales

Vitesse max : 301 km/h  
0 à 100 : 4,3 s  
Consommation : 12,5/7,1/9,2 l/100  
Autonomie : --- km





trains roulants, la sportive de Zuffenhausen fait appel à l'avant à une suspension à roues indépendantes et essieu avant à jambes élastiques type McPherson, quant à l'essieu arrière multi-bras, il opte pour des suspensions à roues indépendantes guidées sur cinq bras. Par ailleurs, ce nouveau modèle bénéficie du PASM doublé d'un châssis abaissé de 10 mm, qui offre le choix entre un amortissement normal ou sport, ainsi que du correcteur d'assiette nommé PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Ce système permet une rigidité accrue du châssis, notamment en virage, améliorant de fait l'adhérence et la surface de l'empreinte au sol. Enfin, la bête reçoit de série le Pack Sport Chrono. Ce dernier offre des réglages encore plus sportifs. Il comporte un chronomètre numérique et analogique, auquel viennent s'ajouter la touche Sport Plus, l'affichage de l'accélération longitudinale et transversale sur le combiné d'instruments, ainsi

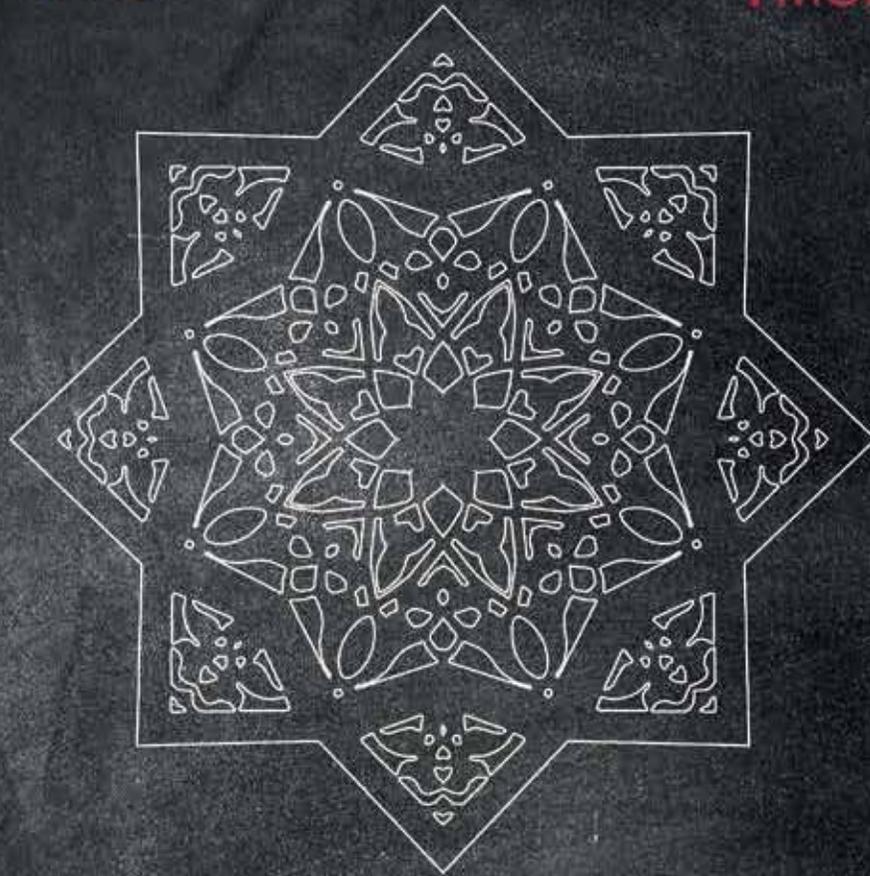
qu'un affichage des performances (temps au tour) sur le Porsche Communication Management (PCM). Ce pack intègre en outre deux fonctions : en mode Sport Plus, les changements de rapports encore plus courts donnent des sensations encore plus sportives. La seconde fonction, Launch Control, favorise les accélérations départ arrêté.

Enrichie d'une version à quatre roues motrices et d'un moteur encore plus performant, la nouvelle 911 Carrera Targa GTS se transforme en une machine diablement efficace, forte de performances plus percutantes et d'une tenue de route impériale. Mais malgré son caractère bestial, elle préserve un minimum de confort et de luxe, ce qui renforce encore davantage sa polyvalence.



**WFA GLOBAL  
MARKETER WEEK**  
#GMW2015

16 TH - 20TH MARCH 2015  
**MARRAKECH**  
**MOROCCO**



THE STARS OF  
MARKETING ALIGN IN  
**MARRAKECH**



Groupement des  
Annonceurs du  
Maroc



REGISTER NOW on [www.gam.ma/gmw](http://www.gam.ma/gmw) and get your ticket for the world's biggest global marketing event

Infoline : [Gamexadam@gmail.com](mailto:Gamexadam@gmail.com) | 0522 26 98 39 | 0664 17 22 49 | Contact Sponsors: 0699 00 14 32

Motors

# Auto Exception



GT 350

PLUS BESTIALE



Cinq décennies après son lancement, Ford revisite la version mythique de sa Mustang. Au menu, un design très agressif et un gros V8 atmosphérique, de plus de 500 chevaux.





Affichant un cobra sur sa calandre et émettant une sonorité envoûtante, la Ford Mustang Shelby 350 de 1965 a marqué plusieurs générations d'amateurs de muscle cars, surtout après avoir joué les vedettes à plusieurs reprises sur le grand écran. S'imprégnant fortement de l'esprit Muscle Cars très en vogue à l'époque au pays de l'oncle Sam, elle était équipée d'un moteur de 4,7 litres V8, poussé à 306 chevaux.

À l'occasion du dernier Salon auto de Los Angeles, Ford a dévoilé une nouvelle exécution de cette mythique

sportive avec, au menu, une esthétique largement retouchée. Ainsi, les prises d'air avant ont été agrandies et le cobra, emblème de Shelby, est discrètement apposé sur la calandre. À l'arrière, un diffuseur et un aileron sont chargés d'augmenter l'appui, tandis que les quatre sorties d'échappement sont là pour attester du pedigree de l'engin. À l'intérieur, l'esprit Shelby est également de rigueur. On a ainsi rendez-vous avec un intérieur au cachet sportif, confirmé par la présence des sièges Recaro, ainsi que d'un volant à méplat, facilitant l'entrée et la sortie du véhicule. L'équipement, lui, est à



la hauteur, avec une dotation incluant entre autre un écran tactile, un système audio très performant, des sièges en cuir...

Mais c'est sous le capot qu'on trouve la pièce maîtresse de cette américaine dévergondée. Exit la suralimentation de la monstrueuse Mustang GT500 pour laisser place à un V8 atmosphérique de plus de 500 ch, le plus puissant des moteurs à refroidissement par air jamais proposé par Ford. Sa principale caractéristique est d'être équipé d'un vilebrequin plat.

D'une cylindrée de 5,2 l, il se distingue également par un couple de 542 Nm, dont la courbe, selon la firme de Dearborn, est exceptionnelle. Ford affirme également que ce bloc prend 8.200 tr/mn comme le ferait un bon moteur italien. Cette puissance est transmise aux roues par une boîte manuelle à six rapports, équipée d'un différentiel à glissement limité Torsen. S'agissant du comportement routier, la plate-forme de la voiture dispose d'une rigidité supérieure de 28 % par rapport au modèle précédent. La voie avant a ainsi été augmentée, ce qui a entraîné un remodelage des

Cylindrée : V8 32 soupapes  
Puissance : 507 ch à 8000 tr/min  
Couple : 543 Nm à ---- tr/min  
Transmission : Propulsion

## Poids et mesures

Poids à vide : ---- kg  
Dimensions : 4,78/1,98/1,38 (L/l/h)  
Réservoir : --- l  
Volume coffre : --- l  
Pneumatiques : 265/40 R 19 - 305/35 R 19

## Performances globales

Vitesse max : 250 km/h  
0 à 100 : --- s  
Consommation : --- l/100  
Autonomie : --- km

ailles avant en aluminium et une hauteur de caisse réduite. Les freins avant font appel à des disques de 394 millimètres pincés par des étriers Brembo à six pistons (380 millimètres à l'arrière et quatre pistons). Les roues de 19 pouces sont chaussées de pneus Michelin Pilot Super Sport aux flancs spécifiques. Les amortisseurs, eux, sont contrôlés en permanence, toutes les 10 millisecondes, par la technologie MagneRide. Cette dernière permet un réglage via un courant agissant sur des particules métalliques baignant dans un fluide hydraulique. Par ailleurs, cinq modes de conduite s'offrent au conducteur. Ils permettent d'agir sur l'ABS, le contrôle de stabilité et de propulsion, l'effort de direction, la cartographie, la suspension et l'échappement.

Pour l'instant, ce magnifique bolide ne sera pas disponible en Europe. Donc la clientèle intéressée n'a d'autre alternative que de le commander aux USA, à condition qu'elle réussisse son homologation sur le Vieux Continent, plus délicate qu'Outre-Atlantique, notamment en ce qui concerne le niveau de décibels toléré.



SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

# WTCC

## FIA World Touring Car Championship



www.FIAWTCC.com



 **CIRCUIT  
AUTOMOBILE  
INTERNATIONAL  
MOULAY EL HASSAN**



# 17-19 AVRIL

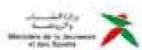
[www.marrakechgrandprix.com](http://www.marrakechgrandprix.com)

# MARRAKECH



2015 • ROUNDS 3 & 4

OFFICIAL SERIES PARTNERS





# MAZDA

## MX-5

### LA MIATA 4<sup>E</sup> OPUS



Il y a des voitures qui se sont toujours distinguées pour conquérir le cœur des automobilistes. Grâce à une recette infallible, Mazda a réussi à faire de la MX-5 un modèle qui a traversé les années avec succès. La marque japonaise, en lançant, en 1989 la première génération de celle qui est communément appelée Miata, a offert au public un roadster 2 places à un prix accessible, chose qui avait disparu à un moment du paysage automobile. Prônant la simplicité et la légèreté, Mazda a écarté tout ce qui est superflu pour offrir un roadster dont la côte ne cesse d'augmenter. Aujourd'hui en lançant la 4<sup>e</sup> génération, la firme nipponne est restée fidèle à cette philosophie. Après tout, pourquoi changer une recette qui gagne ?





«La simplicité est la sophistication suprême», Léonard de Vinci l'a dit, Mazda l'a prouvé à travers la MX-5, depuis l'apparition de la première génération. Un million d'exemplaires plus tard, cela semble toujours à l'ordre du jour, bien que pour la présentation de la 4e génération, la marque japonaise n'a pas fait dans la simplicité. Mais il fallait bien offrir à son modèle emblématique un lancement marquant. Ce sont donc trois présentations simultanées dans le monde qui ont été organisées. Les États-Unis, étant le premier marché du roadster, le Japon bien évidemment et l'Europe. Plus moderne, logiquement, plus basse et plus légère surtout, elle séduit autant par son look que

par ses caractéristiques.

Esthétiquement, elle a certes évolué, pour présenter un look plus moderne, mais tout en respectant ce qui a fait son succès jusque là. Plus dynamique, elle interprète parfaitement le KODO Design prôné par la marque et qui reflète donc l'âme du mouvement. Pour offrir des sensations avant même de monter à bord, la MX-5 transmet sa force à travers des lignes élancées et dynamiques. Avec une allure puissante et robuste, elle réussit néanmoins à transmettre toute l'agilité qui lui a permis de se distinguer durant toutes ces années. Plus basse également que la génération précédente, elle revendique une tenue de route accrue. Avec un



regard plus agressif et un capot plus marqué, elle a également soigné sa poupe, qui a également eu droit à ses lignes dynamiques. En effet, elle a fait appel à de nouveaux feux, qui ressemblent quelque peu à ceux de la Jaguar F-Type. Comme quoi la petite Miata s'inspire des grandes.

Comme tout roadster qui se respecte, la Mazda MX-5 est une pure 2 places. Moins de passagers mais plus d'attention accordée à chacun d'eux. Le conducteur ne peut que profiter d'une expérience de conduite unique, confortablement installé dans son siège baquet. Comme toutes les voitures d'aujourd'hui, la technologie embarquée est un point important et

Cylindrée :	2.0L 4 cylindres
Puissance :	160 ch à 6000 tr/min
Couple :	200 Nm à 4600 tr/min
Transmission :	Arrière

#### Poids et mesures

Poids à vide :	1075 kg
Dimensions :	3.92/1.74/1.24 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatiques :	205/45 R 17

#### Performances globales

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



pour cela, la MX-5 ne pouvait que faire appel au MZD Connect. Ce système veut que le conducteur et la voiture ne fassent qu'un et tout a été mis en œuvre pour que les yeux restent bien rivés sur la route, à travers l'affichage tête haute, notamment. Le tableau de bord accueille 3 cadrans numériques pour surveiller, sa vitesse ou encore sa consommation. Sur la console centrale, Mazda n'a gardé que le strict minimum pour une ergonomie remarquable. Alors que tout a été centré vers le conducteur, pour le passager par contre, la MX-5 offre une sensation de liberté et surtout à toit ouvert. Pour ne pas changer un système qui a eu du succès, la capote mécanique est toujours aussi rabattable avec une seule main, sans avoir à se lever de son siège.

Ayant perdu près de 100 kg et avec une carrosserie plus rigide et le centre de gravité le plus bas du moment, la Mazda MX-5 compte également sur ses moteurs Skyactiv pour offrir à ses 2 occupants d'agréables voyages. Disponible avec le 1.5 développant 131 ch et avec le 2.0 de 165 ch, la propulsion japonaise devrait également accueillir une version plus sportive dans ses rangs.

Fidèle donc à sa philosophie originelle, la 4e génération de la Miata sera sans doute propulsée au devant de la scène des roadsters, d'autant plus qu'avec les prix qu'elle propose, elle n'a pas vraiment de concurrence. La Mazda MX-5 prouve une nouvelle fois qu'un retour aux sources pour les constructeurs est toujours un pari gagné.



**17 - 19  
avril 2015**

**Les stars du WTCC se retrouvent  
à nouveau à Marrakech**

Votre Pass VIP sur  
**[www.marrakechgrandprix.com](http://www.marrakechgrandprix.com)**

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

# NISSAN

## JUKE NISMO RS SPORTIVE DÉLURÉE



On croyait avoir tout vu avec le Juke Nismo, version sport du petit crossover atypique de Nissan. C'était sans compter avec l'arrivée d'une version encore plus radicale : le Juke Nismo RS. Fort de 218 ch, il laisse entrevoir une sportivité délurée.





Présenté en novembre dernier au Salon de Los Angeles, il aura fallu près d'un an avant que le Nissan Juke Nismo RS n'arrive dans les concessions européennes. Marquant un nouveau pas dans l'expansion de la gamme marquée de la griffe sportive Nismo, il vient remplacer le Juke Nismo.

Représentant déjà une proportion significative des ventes du Juke, pionnier des crossovers urbains, la version Nismo vient de se faire remplacer par la nouvelle

version Nismo RS, qui cherche à répondre à un besoin de performances accrues et à ancrer la réputation de Nismo comme label hautes performances. Pour rappel, Nismo, la contraction de « Nissan motorsport » est la filiale sportive de Nissan.

Esthétiquement, le Nissan Juke Nismo RS reprend à son compte les dernières gimmicks liés au restylage du Juke "classique", notamment les feux redessinés, les feux arrière en boomerang et les répéteurs de



Cylindrée : 1.6L 4cyl. inj. directe turbo  
Puissance : 218 ch à 5600 tr/min  
Couple : 280 Nm à 2000 tr/min  
Transmission : Avant

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1330 kg  
Dimensions : 4.14/1.78/1.55 (L/l/h)  
Réservoir : 46 l  
Volume coffre : 354 l  
Pneumatiques : 225/45 R 18

#### Performances globales

Vitesse max : 218 km/h  
0 à 100 : 7.6 s  
Consommation : 9.1/5.6/6.9 l/100  
Autonomie : 553 km

clignotants à LED sur les rétroviseurs. La signature Nismo se traduit, elle, par cette ligne rouge qui court tout autour de la voiture, des bas de caisse et boucliers spécifiques et un becquet qui prolonge la ligne de toit. Notons au passage que cette version musclée est dotée de jantes en alliage de 18 pouces Nismo, chaussées de pneus larges. Enfin, il sied d'indiquer que le client a le choix entre trois livrées de carrosserie (noir métallisé, gris perle et blanc lunaire). À l'intérieur, même son de cloche. Ainsi, outre les logos

Nismo savamment dispersés dans l'habitacle, on note le fond rouge métallisé classique du préparateur sur le compte-tour et un logo RS à peine visible trône sur le haut du compteur de vitesse. La sportivité à bord est rehaussée par la présence de série de sièges baquets Nismo, revêtus de surpiqûres rouges. Et pour ceux qui auraient davantage une âme de pilote, la RS offre de magnifiques sièges baquet Recaro, qui devraient offrir un soutien latéral de première catégorie au conducteur et à son passager.



Pour ce qui est de l'équipement, le Juke Nismo RS propose un Pack Recaro, qui comprend une sellerie tendue de cuir noir et rouge et d'alcantara noir, tandis que le Pack Techno inclut, lui, les phares auxénon et le Nissan Safety Shield (alerte franchissement de ligne, surveillance de l'angle mort, détection des objets en mouvement et vision à 360°).

Au chapitre mécanique, le Juke Nismo RS est proposé en deux versions distinctes. La première est à deux roues motrices et embarque 218 ch (18 ch de plus que le Nismo classique), une boîte manuelle à six vitesses et un différentiel à glissement limité, pour que le train avant supporte le surplus de puissance. La seconde propose quatre roues motrices et 214 ch, 250 nm de couple et une boîte automatique CVT à 8 vitesses, actionnables depuis des palettes situées au volant.

La différence de puissance entre les deux s'explique par l'incapacité de la boîte auto à digérer les 280 nm de couple que développe le quatre cylindres 1.6l DIG-T dès 3 600 tr/mn sur la version deux roues motrices. C'est un choix surprenant, quand on sait que la transmission intégrale occasionne un surpoids et nécessiterait donc, au contraire, des chevaux en plus. D'ailleurs, le résultat est sans surprise : de 7 secondes sur le 0 à 100 km/h sur la deux roues motrices (-0,8

s par rapport au Nismo classique), on tombe à 8,0 sec pour la quatre roues motrices à boîte automatique (-0,2 par rapport au Nismo classique). De même pour la vitesse maxi, qui s'établit à 220 km/h sur la 2 roues motrices (5 km/h de plus que le Nismo) et 200 km/h en transmission intégrale. Quant à la consommation, elle est de 7,2 l/100 km, soit 162 g de CO<sub>2</sub> par km pour la version deux roues motrices et 7,4 l/100 km, soit 169 g de CO<sub>2</sub> pour la version dotée de la transmission intégrale.

Côté tenue de route, c'est le travail sur le châssis qui marque l'empreinte du RS. Renforcée, la cellule gagne 4% de rigidité, les suspensions ont été revues et la direction optimisée pour être plus directe et mieux renvoyer les informations. Notons enfin que le système de freinage a été renforcé et reçoit désormais des disques de plus grand diamètre à l'avant (320 mm), tandis que ceux placés à l'arrière sont ventilés.

En somme, le nouveau Juke Nismo améliore les qualités qui ont fait la réputation de la génération précédente. Avec sa ligne décalée, son équipement et sa mécanique sportive, il est bien parti pour se tailler une bonne part du gâteau dans le segment des QSUV urbains.



# 22<sup>ème</sup> RALLYE MAROC CLASSIC 2015 - La Route du Coeur®



Du 14 au 21 mars 2015



*L'allure n'est pas qu'une question de vitesse.*

[www.rallye-maroc-classic.com](http://www.rallye-maroc-classic.com)

Tél: 00 336 80 96 57 85  
[cneveu@rallye-maroc-classic.com](mailto:cneveu@rallye-maroc-classic.com)





## SÉRIE 2 ACTIVE TOURER LA NOUVELLE RÉFÉRENCE

Après des années d'attente, la marque à l'hélice a finalement décidé de tenter sa chance sur le marché juteux des monospaces compacts. Pour refaire son retard sur sa grande rivale, la Classe B, BMW a mis toutes les chances de son côté en soignant le style, en étoffant l'équipement et en proposant des motorisations plus économiques.







Le segment des monospaces est en plein essor. Et ce sont en très grande majorité les constructeurs généralistes qui en profitent à l'exception d'une certaine Mercedes Classe B qui est l'unique représentante premium dans cette catégorie. Avec ses chiffres de vente flatteurs, le monospace de la marque à l'étoile commence à faire des émules à commencer par BMW qui vient de lancer la Série 2 Active Tourer.

Chez la marque à l'hélice, monospace ne rime avec voiture au rabais. C'est pourquoi le cahier des charges qui a présidé à la création de ce modèle était en tous points conforme aux standards du constructeur. Une exigence que l'on retrouve d'abord au niveau du style. En effet, la Tourer est une BMW à part entière facilement reconnaissable en tant que tel grâce aux deux haricots et la signature lumineuse des phares à l'avant, et aux feux en L à l'arrière. Quant au profil

en coin et la lunette arrière très inclinée, ils achèvent d'imprimer à la ligne un dynamisme rare dans la catégorie des monospaces compacts.

À l'intérieur, la qualité des matériaux et les finitions est conforme aux standards maison ! La planche de bord est très bien dessinée comme il est de tradition chez la marque bavaroise. L'équipement est également au rendez-vous. On y trouve le GPS Professional avec sa molette tactile (baptisée iDrive Touch), l'installation multimédia «BMW ConnectedDrive» ou encore l'affichage tête-haute. À noter que celui-ci n'est pas projeté directement sur le pare-brise comme c'est le cas des autres BMW mais sur une lamelle translucide.

Côté habitabilité, la Série 2 Tourer est assez généreuse en terme d'espace à bord malgré sa longueur qui ne dépasse pas les 4,34 m. La teutonne marque



ainsi des points précieux à ce niveau en proposant des rangements accessibles et raisonnablement nombreux et un espace habitable très correct : on se sent à l'aise à l'arrière, aussi bien au niveau de la tête que des jambes, tandis que les fixations Isofix aisément accessibles rassureront les jeunes parents. La Tourer fait également preuve de modularité avec une banquette rabattable en 2/3 1/3 et coulissante sur 13 cm, permettant un plancher plat une fois les dossiers rabattus. En option, il est possible d'avoir des dossiers mobiles pouvant aller jusqu'à former un angle de 45°. Enfin, le coffre offre une contenance correcte de 468 litres et qui peut atteindre 1510 litres. En option, la Série 2 Active Tourer peut aussi être dotée du "smart opener" : en passant le pied sous le pare-choc arrière, on peut ouvrir ou fermer le coffre sans les mains.

Cylindrée : 2.0L 4cyl. inj. directe turbo  
Puissance : 231 ch à 4750 tr/min  
Couple : 350 Nm à 1250 tr/min  
Transmission : Avant

#### Poids et mesures

Poids à vide : 1505 kg  
Dimensions : 4,34/1.80/1.55 (L/l/h)  
Réservoir : 52 l  
Volume coffre : 468 l  
Pneumatiques : 205/55 R 17

#### Performances globales

Vitesse max : 240 km/h  
0 à 100 : 6,6 s  
Consommation : 7,4/4,9/5,8 l/100  
Autonomie : 744 km

S'agissant de la tenue de route, la Série 2 Tourer est le premier modèle de la marque à être une traction avant, ce qui est logique pour un monospace. De ce fait, elle est basée sur une nouvelle plate-forme, appelée UKL qu'elle partage avec Mini. A noter que la tenue de route de la voiture peut se moduler via une commande de régulation du comportement dynamique selon trois critères (Eco Pro, Sport ou Confort) agissant principalement sur la cartographie de l'injection.

Au niveau mécanique, la révolution est également de mise puisque le monospace munichois est le premier à accueillir un trois cylindres si l'on excepte la motorisation hybride du coupé i8. Il s'agit du 1,5 litre de 136 ch qui équipe la 218i Active Tourer (consommation en cycle mixte entre 5,2 et 4,9 litres aux 100 km). La 218d Active Tourer sera équipée, quant à elle, du tout nouveau quatre cylindres diesel de 150 ch

(consommation en cycle mixte : 4,3 à 4,1 litres aux 100 km). Ainsi dotée, cette version est capable d'expédier le 0 à 100 km/h en 8,9 secondes pour une vitesse de pointe de 208 km/h. En option, une boîte Steptronic à huit rapports est disponible pour cette variante. Le quatre cylindres en ligne essence de 2,0 litres de 231 ch équipera, pour sa part, la BMW 225i Active Tourer qui sera à même d'expédier le 0 à 100 km/h en 6,6 secondes, pour une vitesse maximale de 240 km/h.

Pour conclure, il est clair que la première incursion de BMW sur le marché des monospaces est un coup de maître. Certes, l'Active Tourer, n'est pas donnée financièrement. Pour autant, si l'on tient compte de la richesse de ses équipements, de son ambiance cousue et sa qualité de fabrication et de finition, on se rend compte que ce monospace est au diapason des qualités qui font la réputation de son constructeur.



# L'Hôtel Es Saadi

Ambassadeur de Good – Goût de France

## Menu

19 mars 2015

JOURNÉE MONDIALE DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE

La tomate confite au chèvre d'Essaouira,  
tuile au parmesan,  
Consommé de volaille aux cèpes  
« Montgolfière »

\*

Saint-pierre cuit sur l'arête  
à la fleur de sel de Qualidia,  
émulsion d'un fumet,  
Barigoule de légumes de notre ferme  
à la coriandre

\*

Noisette d'agneau en croûte de noix,  
jus réduit, les pieds en cromesquis,  
Trompettes de la mort  
et courge fondante au parfum d'ici

\*

Le roquefort en briouates,  
gelée de poire au piment doux,  
Mesclun d'herbes de l'Atlas

\*

Le traditionnel Soufflé au chocolat  
extra bitter

1200 dirhams hors boissons  
Restaurant Gastronomique, Hôtel Es Saadi  
Informations et réservations:  
+212 5 24 33 74 00 // info@essaadi.com

le 19 mars  
1000 chefs,  
1000 menus  
sur 5  
continents

PALACE, KSARS, VILLAS & HÔTEL \*\*\*\*\*

SPAS & DIOR INSTITUT

GASTRONOMIE

CASINO, THEATRO & LOUNGE BARS

CONFÉRENCE & BANQUETS



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf  
Photo : Laurent Charut

# MICHAEL MAUER

## PORSCHE CHIEF DESIGNER

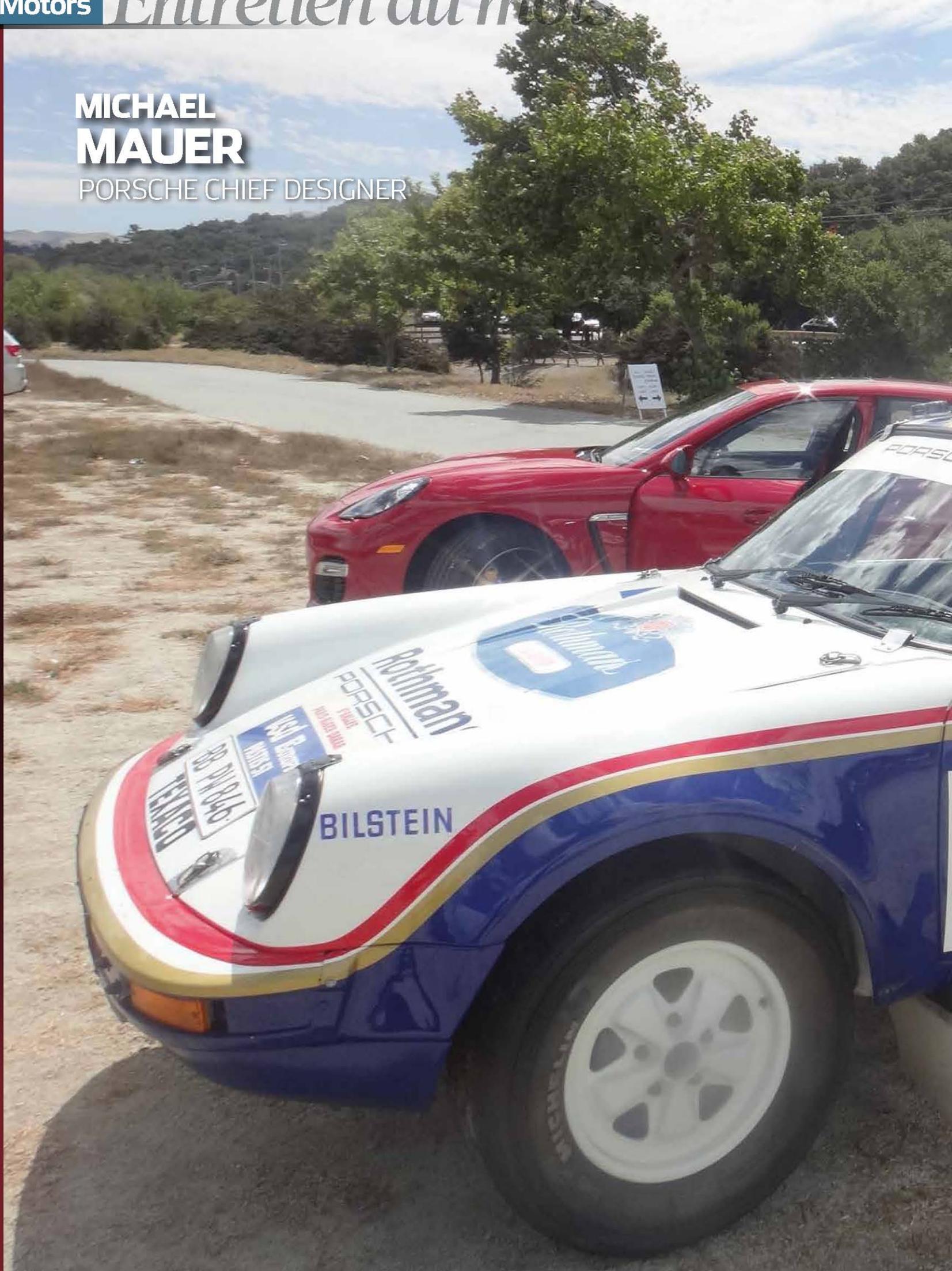


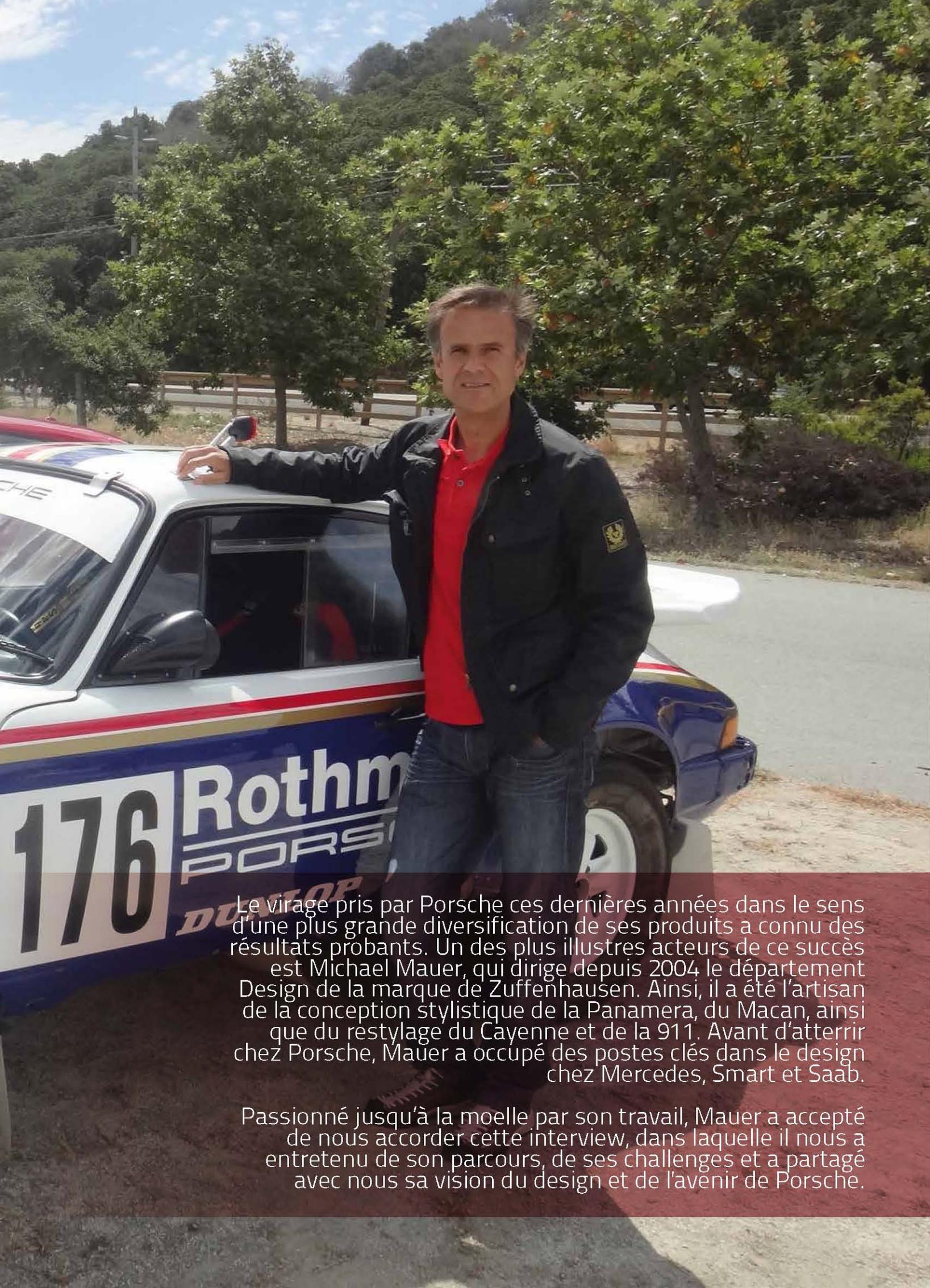


...ouvelle 911 Targa 4S. F  
...911 Targa 4S. Stilpr

**MICHAEL  
MAUER**

PORSCHE CHIEF DESIGNER





Le virage pris par Porsche ces dernières années dans le sens d'une plus grande diversification de ses produits a connu des résultats probants. Un des plus illustres acteurs de ce succès est Michael Mauer, qui dirige depuis 2004 le département Design de la marque de Zuffenhausen. Ainsi, il a été l'artisan de la conception stylistique de la Panamera, du Macan, ainsi que du restylage du Cayenne et de la 911. Avant d'atterrir chez Porsche, Mauer a occupé des postes clés dans le design chez Mercedes, Smart et Saab.

Passionné jusqu'à la moelle par son travail, Mauer a accepté de nous accorder cette interview, dans laquelle il nous a entretenu de son parcours, de ses challenges et a partagé avec nous sa vision du design et de l'avenir de Porsche.

# MICHAEL MAUER

PORSCHE CHIEF DESIGNER

Première.  
Porsche Macan.



## Votre passion pour les voitures remonte-t-elle à votre enfance ?

J'ai grandi dans le sud de l'Allemagne, près de la frontière suisse. J'ai obtenu ma première chance dans le design automobile grâce à mon père, qui aimait les voitures et la vitesse. Nous avions une Ford Capri, qui était moins chère qu'une voiture Porsche, mais très rapide. Ma mère détestait la façon de conduire de mon père, mais moi je l'appréciais beaucoup. À cette époque, j'avais six ou sept ans et je regardais les Porsche dévaler derrière nous et demandais à mon père d'aller plus vite. J'ai toujours été intéressé par les voitures, même quand j'étais petit et j'appréciais également l'art et le dessin à l'école. Mon père a trouvé qu'il y avait une profession qui combinait l'art, le dessin et les voitures. Il m'a déniché un stage chez Mercedes-Benz. Pour moi, c'était le paradis. Je devais avoir 19 ou 20 ans à l'époque. Mon père était médecin dans un hôpital privé et connaissait de grands hommes d'affaires, qui venaient pour se soigner. L'un d'eux était le directeur des relations publiques de Mercedes-Benz. Mon père a saisi l'opportunité pour lui parler de mon cas, parce qu'il était un peu désespéré que je ne veuille pas étudier la médecine.

## Y a-t-il un jouet automobile qui vous a marqué lors de votre enfance ?

La voiture miniature que j'ai vraiment aimée était une Porsche, une 908. Je me souviens encore de ce jouet, en rouge et blanc.

## À partir de quel moment avez-vous décidé de vous orienter vers la carrière de designer automobile ?

J'ai étudié le design du transport à Pforzheim College. C'était la première école de transport en Allemagne. Nous étions au départ deux étudiants seulement à suivre le cursus. Tous les professeurs travaillaient chez Mercedes-Benz. Donc, c'est tout naturellement que j'ai démarré ma carrière de designer automobile chez Mercedes. J'ai dans un premier temps travaillé sur l'intérieur et l'extérieur des bus et des camions. La voiture qui m'a permis de me forger une notoriété était la première génération de la SLK et la SL de 2003. Mon apport a été d'avoir « réduit » le volume des voitures à l'étoile à l'image de la SL, la SLK. Par la suite, je me suis attaqué au projet de la Smart. Là, j'ai créé le célèbre Roadster Coupé. Smart a été pour moi un grand challenge, parce que l'idée était d'avoir plus de liberté et d'anticonformisme en termes de design, tout en restant lié à la marque à l'étoile. Je suis resté quatorze ans chez Mercedes. J'ai ensuite rejoint Saab, où mon point culminant a été le spectaculaire concept 9X de 2001. Par la suite, j'ai rejoint Porsche en tant que chef de style en 2004. Durant ces années j'ai été responsable de la conception de la berline sportive Panamera (une partie du travail avait déjà été décidée avant mon arrivée), le travail de rajeunissement du Cayenne, à l'occasion du lancement de la deuxième génération en 2010, de la 911, ainsi que du concept 918 Spyder en 2010 et de la version course de ce dernier (RSR). Ma dernière réalisation a été le SUV Macan.



#### **BIOGRAPHIE :**

**1962 :** Naissance à Rothenburg en Bavière (Allemagne)

**1986 :** Lauréat de l'École de transport de Pforzheim

**1986 :** intègre le département de design de Mercedes-Benz

**1999 :** Prend en charge le design de la Smart

**2000 :** Nommé directeur de Design de la marque SAAB

**2004 :** Nommé directeur de Design de la marque Porsche

## MICHAEL MAUER

PORSCHE CHIEF DESIGNER

### En atterrissant chez la marque de Zuffenhausen, qu'est ce qui vous a le plus interpellé ?

Quand j'ai commencé chez Porsche, j'ai eu l'occasion de découvrir le musée de la marque, où est conservé tout son patrimoine. Avec un tel héritage, il fallait mettre davantage en avant notre fierté de ce que la marque a réalisé. Nous avons donc commencé à mettre le grand lettrage Porsche sur la malle de la Panamera, puis du Cayenne, puis nous avons eu une conversation sur la 911. La génération 964 de la 911 fut la dernière à recevoir le lettrage Porsche. Pour moi, c'était important de le récupérer.

### D'où tirez-vous votre inspiration ?

L'inspiration est partout. Je ne suis pas une personne qui recherche délibérément l'inspiration. Je pense qu'en tant que designer, je suis très ouvert d'esprit, très sensible à tout ce qui se passe autour de moi. Donc pour moi, l'inspiration peut s'inviter à chaque minute, chaque seconde. Mais l'inspiration n'est qu'une partie du processus de créativité. Le reste émerge de la discussion avec l'équipe, afin de dégager leurs différentes opinions et points de vue. À la fin de la journée, c'est un travail difficile et parfois des idées intéressantes peuvent éclore alors que le travail sur le modèle est déjà engagé.

### Comment avez-vous vécu l'expérience du restylage de la 911 ?

La 911 est l'une des icônes, peut-être l'icône de la marque. Pratiquement aucun autre constructeur n'a développé une voiture sur plus de 50 ans et avec autant de prudence. Il y a la tension de l'histoire : nous avons besoin de respecter l'héritage des 50 dernières années, tout en apportant de nouvelles idées pour l'avenir. On pouvait sentir le fardeau sur les épaules des designers. Je l'ai senti. Nous avons essayé de regarder en arrière et d'identifier les grands événements qui ont jalonné la vie de la 911 et spécialement les trois dernières générations (993-996 et 997). Ceux-ci étaient de grands bonds en avant. Cela faisait partie de notre inspiration.

Il y a trois étapes essentielles pour concevoir la ligne d'une voiture : les proportions, le style, puis les détails. Nous avons eu un regard attentif sur les proportions de la 911. Nous avons pensé à la taille des roues. Il fallait qu'elles soient plus grandes avec l'empattement plus long et une ligne de toit légèrement inférieure. On souhaitait avoir une voiture compacte, bien qu'il y ait une augmentation de 100 mm de l'empattement.



Ce style a été également validé par le département de course, car chez Porsche, nous travaillons tous ensemble.

### Quel était le cahier des charges qui vous a orienté dans ce travail ?

Conformément à notre processus de conception de style Porsche, nous devions nous assurer que la 911 évolue en termes d'apparence, tout en restant reconnaissable en tant qu'authentique 911. Chez Porsche, nous utilisons deux concepts pour y parvenir : l'identité de la marque et l'identité du produit. L'identité de la marque signifie qu'une Porsche doit être reconnaissable en tant que telle à première vue et l'identité du produit signifie qu'il est immédiatement apparent de quel modèle de Porsche il s'agit. L'ADN de la conception de nos produits est notre atout le plus important et c'est précisément pourquoi nous nous attelons constamment à le développer.

### Quelle est votre philosophie dans le design automobile ?

Bruno Sacco était le patron du style quand je étais chez Mercedes et il m'a dit un jour qu'il fallait dessiner les voitures non pas pour les designers, mais pour les clients. Parfois, il est surprenant de constater combien les clients sont conservateurs. Chaque fois que vous faites une nouvelle voiture, c'est comme jeter une pierre : vous devez jeter assez loin, mais vous ne devez



pas la jeter trop loin. Vous devez être en mesure de la retrouver. Mais personne ne vous indique à quelle distance c'est trop loin. Personnellement, j'ai suivi la devise de Bob Lutz : la pire chose que vous pouvez faire est de produire une voiture que tout le monde aime. Nous avons juste besoin de nous assurer que les gens qui aiment la voiture représentent le plus grand groupe.

#### **Comment gérez-vous votre staff ?**

J'essaie de donner une orientation claire, tout en évitant d'indiquer aux membres de l'équipe la voie vers la solution. Alors j'essaie de décrire l'objectif, la cible, mais en leur laissant le soin de décider de la bonne façon d'atteindre l'objectif. Je fais en sorte de motiver les gens à cogiter par eux-mêmes sur la solution et comment ils pourraient atteindre le but. ... Même si j'ai une solution en tête, c'est juste une solution possible. Il pourrait y avoir dix autres solutions qui sont peut-être meilleures. Si je donne des directives trop détaillées ou indiquant une solution, je tue toute créativité. Un de mes principaux objectifs est de donner la liberté à l'équipe, afin d'avoir un maximum de créativité.

#### **Le changement technologique très rapide impacte-t-il votre travail ?**

Quand il s'agit de l'œuvre d'un créateur, l'effet des changements dans la technologie peut être un peu surestimé. Je crois que les clients ont des besoins et sur la base de ceux-ci la conception de la voiture devrait

être lancée. Et c'est seulement après, qu'on peut penser aux nouvelles libertés qu'apporte la technologie. La conception d'une voiture est principalement définie par les exigences et les besoins des clients et moins par les nouvelles technologies. La chose intéressante et passionnante est que les nouvelles technologies vont nous donner plus de liberté dans la conception de la voiture. Si vous prenez juste un petit détail, les technologies de l'éclairage avant et arrière que nous utilisons avec la LED: ils ont donné aux designers plus de choix, parce que la technologie permet une plus grande compacité. J'espère et j'attends que beaucoup de nouvelles technologies soient inventées dans les années à venir, de sorte à ce que les designers aient plus de liberté dans la conception des surfaces des voitures.

#### **Au cours de la dernière décennie, Porsche a délaissé les voitures de sport pour aller vers le grand tourisme. Prévoyez-vous un changement dans cette tendance ?**

Porsche a commencé comme une entreprise de voitures de sport. Elle a lancé le Cayenne, parce qu'il y avait une décision de croître en tant que société, en tant que marque. Idem pour la Panamera, dont le lancement a été basé sur l'analyse du marché et, de mon point de vue, c'était une décision intelligente de faire une incursion dans un segment qui représentait un véritable gisement de croissance. L'important est de ne pas diluer notre identité d'entreprise de voitures de sport. Il est sûr que la Panamera n'est pas une Boxster ou une 911, mais si vous regardez par rapport à la concurrence, elle est beaucoup plus sportive et plus dynamique, et beaucoup plus émotionnelle que toute berline traditionnelle. Si nous parvenons à garder cet esprit dans nos produits, nous aurons beaucoup de possibilités à l'avenir. Pour les futurs produits et à l'instar de ce que nous avons fait dans le passé, nous devons fonder nos décisions sur une très bonne analyse et décider ensuite de la voie à emprunter. Si vous prenez par exemple la Boxster Spyder, qui est une voiture très pure et conforme à l'esprit de Porsche, vous constaterez que nous ne n'oublions pas nos racines. Mais encore une fois, si on souhaite grandir, nous devons diversifier nos produits.

#### **Pensez-vous que les voitures en tant qu'objet plaisir sont en train de perdre leur âme ?**

Les voitures sont un sujet très émotif, donc j'espère qu'elles ne seront jamais réduites à être juste un moyen de transport. Il y aura toujours cette composante émotionnelle et j'espère que nous, en tant que marque, serons toujours en mesure d'offrir des produits attrayants. Porsche n'a jamais commercialisé des voitures qui étaient juste des moyens de locomotion et nous sommes différents de nos concurrents en ce que les produits Porsche sont de véritables voitures de sport mais vivables au quotidien. Vous pourriez dire que nous ne sommes pas champions du monde quand il s'agit de l'espace intérieur, de sorte qu'une Porsche est encore une GT ou une voiture de sport

## MICHAEL MAUER

PORSCHE CHIEF DESIGNER

qui vous contraint à faire des compromis, mais où le côté émotionnel est plus présent. J'espère - et je suis convaincu - que l'humanité sera toujours intéressée par les produits qui stimulent ses émotions.

### La conception automobile est un domaine difficile à intégrer. Avez-vous des conseils pour les jeunes designers ?

À mon avis, c'est maintenant le meilleur moment pour les jeunes designers de passer à l'action et de montrer leurs talents. Le design automobile gagne plus d'importance, parce que c'est ce paramètre qui pèse le plus dans la décision des clients lors de l'achat d'une voiture. Nous sommes toujours à la recherche de jeunes et talentueux designers. Donc, mon conseil est d'être créatif, d'avoir des visions et de nous surprendre avec des idées novatrices.

### Quelles voitures avez-vous dans votre garage ?

Porsche bien sûr !! Je conduis pendant la saison hivernale un Cayenne Turbo doté d'un kit spécial Performance, mais je peux conduire n'importe quel modèle si je veux (rires). En outre, je suis propriétaire de nombreuses 911 surtout les versions course dont je raffole: 996 GT3, 911 RS, 964 RS, 997 GT3. Et enfin, j'ai une SLK, la première voiture dont j'ai dirigé la conception chez Mercedes.

### Quelles voitures rêvez-vous d'acquérir ?

Ce que je voudrais vraiment est une vieille voiture, la Lancia Stratos. J'adore cette voiture, parce que je pense que c'est une conception radicale qui est encore moderne d'aujourd'hui et c'est pour cette raison que j'aimerais en avoir une dans mon garage.

### Comment voyez-vous Porsche dans les vingt années à venir ?

Je dois admettre qu'en tant que designers, nous vivons beaucoup plus dans l'avenir, mais pas si loin que cela ! (rires). Mais comme je l'ai dit, je crois toujours que, même si les technologies changent de façon spectaculaire et même si les circonstances environnementales changent de aussi, les gens voudront toujours avoir des produits émotionnels qui les aident à profiter de la vie. Donc, je suis convaincu que nous serons encore une société offrant des produits qui aident les gens à ressentir des moments d'émotion dans leur vie. Maintenant, ne sachant pas à quel point la technologie peut changer, je ne sais vraiment pas si ces produits seront tous des voitures à quatre roues ou peut-être quelque chose qui flotte au-dessus du sol. Mais de mon point de vue, l'automobile sera toujours un objet qui, à chaque fois que vous entrez dedans, stimulera





vos sens et mettra un sourire sur votre visage... Je pense qu'il y aura toujours une place dans ce monde où nous comme marque nous pourrons offrir des produits attrayants. Mais encore une fois, peut-être sans roues, peut-être qu'ils seront autre chose.

**Quel est le rêve que vous n'avez pas encore réalisé?**

Je pense que le fait de travailler pour Porsche est le graal pour moi. C'est un constructeur qui produit des voitures exceptionnelles, qui suscitent l'émotion à chaque instant. Le fait de dessiner ces voitures et de les conduire chaque jour me remplit de plénitude et d'une grande satisfaction.

En plus, je travaille à Weissach en Allemagne. Les jeunes designers souhaiteraient peut-être travailler à Londres ou à Tokyo, mais j'aime le plein air. À Weissach, vous êtes dans la nature, avec une belle vue. Puis vous sortez pour déjeuner et vous croisez les ingénieurs en train de tester les dernières voitures de course. Cet environnement de travail m'enchanté.

**Quels sont vos hobbies?**

Je suis skieur dans mon temps libre. J'aime aussi le surf, le cyclisme et la collecte de montres de luxe, notamment IWC. Une de mes dernières est une IWC Ingenieur Big chronographe en acier inoxydable.



Motors

# Auto Légende

par Hamid Benmaarouf



## PORSCHE LE LABORATOIRE 959 ROULANT



Une auto née pour la compétition, le sport et pourtant homologuée pour la route. Cette description est celle de la Porsche 959. Si esthétiquement, elle n'est pas aussi extravagante que les sulfureuses Ferrari F40 ou Lamborghini Diablo, elle n'en demeure pas moins la plus aboutie, la plus parfaite des « Supercars » des années 80. La Porsche 959 est une pure merveille de technologie, qui a bouleversé les standards au sein du segment très restreint des super sportives.





*Esthétiquement, la Porsche 959 est un remodelage de la 911. Une cellule de sécurité centrale est ajoutée. La structure n'est que très peu modifiée et c'est principalement dû au fait que la 959 conserve le moteur en porte-à-faux arrière, alors que ses concurrentes principales disposent d'un moteur central.*

Dans les années 1980, les passionnés du rallye n'avaient d'yeux que pour la prestigieuse catégorie du groupe B. Ces voitures de course basées sur de simples séries dépassent allègrement les 450ch, à l'image de l'Audi Quattro, de la Lancia Delta Integrale, ou de la 205 Turbo 16. À cette époque, la Fédération internationale de l'automobile (FIA), avait changé ses règlements pour encourager les constructeurs à faire de la compétition : il ne fallait plus commercialiser que 200 exemplaires pour pouvoir prendre part aux compétitions du Groupe B.

Porsche souhaitant s'inscrire dans ce championnat, décide donc de construire une voiture de course proche d'un modèle de série et qui sera commercialisée. La Porsche 959 apparaît en 1983 au Salon de Francfort, sous la forme d'un prototype, la 911 Gruppe B. Il ne fallait plus que commercialiser 200 exemplaires pour pouvoir prendre part aux compétitions du Groupe B. Ainsi, Porsche développa une version routière de la 959. Le projet est finalisé en 1985, avec pour objectif de servir de vitrine technologique à la marque.

Directement, Porsche se présente au Paris-Dakar de 1985 avec trois Porsche 959, ce qui se soldera par un triple abandon. Ce n'est qu'en septembre de la même année au Salon de Francfort de 1985 que Porsche présente la version de route de la 959, et c'est évidemment la toute première de la série qui sera pulvérisée au crash-test, afin de prouver que la 959 est une voiture très sécurisante. Après la construction des deux premiers exemplaires, la carrosserie a été modifiée suivant les indications ressorties de la première série d'essais. Ainsi, on a amélioré le refroidissement, en ajoutant des prises d'air à la hauteur des passages de roue avant et arrière et en pratiquant une large ouverture dans les ailes arrière, derrière la portière, pour donner de l'air frais aux intercoolers de turbos et mieux refroidir le 6 cylindres. Ce n'est que deux ans plus tard, en 1987 que les livraisons de Porsche 959 commencent. Elles ne seront destinées qu'à une clientèle très aisée et habituée de la marque et seront vendues à un prix beaucoup plus cher que ce qui était initialement prévu.

Esthétiquement, la Porsche 959 est un remodelage de la 911. La coque d'origine en acier est évidemment conservée et une cellule de sécurité centrale est ajoutée. La structure n'est que très peu modifiée et c'est principalement dû au fait que la 959 conserve le moteur en porte-à-faux arrière, alors que ses concurrentes principales disposent d'un moteur central. En revanche, les ailes et le toit seront en résine epoxy, accompagnée de fibre de verre et de kevlar, alors que les portes et le capot sont en aluminium. La 959 est en fait une 911 qui aurait subi un lifting. Étirée et allongée, elle cherche l'aérodynamisme le plus pointu. Pour améliorer l'aérodynamisme de l'ensemble, l'avant comme l'arrière sont allongés et abaissés. Les feux, assez globuleux de la 911 sont aplatis, sans aller jusqu'au "Flat-nose" des Porsche 935. Enfin pour



*Ce n'est qu'en septembre de la même année au Salon de Francfort de 1985 que Porsche présente la version de route de la 959, et c'est évidemment la toute première de la série qui sera pulvérisée au crash-test, afin de prouver que la 959 est une voiture très sécurisante.*



*Le moteur est un deux arbres à cames en tête et 8 soupapes par cylindre. Cela oblige Porsche à passer au refroidissement liquide pour les culasses.*

l'assise sur la route, les voies sont élargies par rapport à la 990.

Par ailleurs, le soubassement de la voiture a été caréné. La garde au sol est réglable sur la 959 "Confort" (nom donné aux versions de route ou "street legal" les mieux équipées). Tout cela donne un Cx de 0.31, bien meilleur que celui d'une 911 turbo 3.3 (0.39). Une finition "Sport" dépourvue des équipements électriques et de la suspension réglable est toutefois proposée et permet d'alléger la voiture de presque 100 kg. Initialement, seules trois couleurs sont proposées : rouge, blanc et gris métallisé.

Pour le moteur, le choix était difficile. Il doit être turbocompressé pour répondre à la réglementation groupe B, mais les turbos de l'époque ont encore des problèmes dits de «turbo-lag» : ils se mettent en route violemment et avec un certain temps de réponse. Un petit turbo réglerait le problème, mais aux dépens de la puissance à haut régime. Porsche va alors imaginer une nouvelle solution : reprendre le moteur de la 962, le ramener à 2.849 cm<sup>3</sup>, en réduisant la course, monter deux turbos de tailles différentes, un



petit pour le couple à bas régime (dès 1 200 tr/min) et un gros pour la puissance à haut régime (au-dessus de 4.000 tr/min). Ainsi, les deux turbocompresseurs KKK refroidis par eau soufflent l'air par deux intercoolers air/air à une pression de suralimentation de 1,9 bar. Ils sont positionnés l'un derrière l'autre et s'activent avec l'augmentation de la charge.

Le moteur est un deux arbres à cames en tête et 8 soupapes par cylindre. Cette technologie oblige Porsche à changer sa philosophie de refroidissement par air, pour passer au refroidissement liquide pour les culasses. Le bloc lui reste à refroidissement à air, avec un rapport volumétrique de 8,3 à 1 pour une puissance finale d'environ 450 chevaux à 6.500 tr/min et un couple de 51 mkg. Avec 158 ch par litre, cette perle de technologie possède la plus haute puissance spécifique pour l'époque. Cette puissance prodigieuse est transmise aux roues depuis une boîte de vitesses à six rapports et une transmission intégrale à répartition variable. Un bouton sur la console permettra de faire varier la répartition de la puissance sur les essieux selon quatre modes: sec, humide, neige/glace et

traction. Selon les conditions de conduite, la puissance passe ainsi de 50 à 80% par les roues arrière. Résultat, une accélération sidérante de 0 à 100 km/h en 3'9, malgré un poids de 1.450 kg. La vitesse maximale de cette '911 groupe B' s'établit à 315 km/h, à la faveur de son aérodynamisme soigné.

Côté châssis, beaucoup d'innovations sont au menu. Les amortisseurs se règlent tout seuls, en fonction de la vitesse. Les jantes sont en magnésium et possèdent un système dit « indéjantable ». Les roues disposent, en outre, de capteurs pour contrôler la pression des pneus. Les freins sont bien évidemment des antibloquants (ABS) avec les disques percés et ventilés.

À l'intérieur, on découvre un habitacle dépouillé, comme sur la plupart des voitures de course. Il se trouve qu'il est presque identique à celui de la 911 Carrera, apportant ainsi la facilité d'utilisation du quotidien, ainsi que le confort connu des Porsche. En plus, la 959 dispose d'un équipement haut de gamme et high-tech pour l'époque: climatisation automatique, ABS et capteurs de pression des pneus.

Au terme de sa carrière qui a pris fin au printemps

*Si la Porsche 959 est restée dans les mémoires, ce n'est pas tellement pour ses performances, mais pour la quantité de nouveautés qu'elle contient. Il s'agit de l'une des toutes premières sinon la première véritable GT d'exception, capable de réunir en une seule voiture un caractère sportif et bourgeois.*



de 1988, la production décomptait 283 voitures, qui étaient réparties de la sorte : 246 versions « Confort » et 37 versions « Sport ». Ainsi, la règle fixée à l'origine pour le Groupe B (200 exemplaires minimum) était largement respectée.

La 959 a par ailleurs arpenté les circuits et les pistes. En janvier 1984, Porsche engage des 911 SC 4x4 sur le Paris-Dakar. C'est l'occasion de tester la transmission intégrale dans des conditions extrêmes. Elle s'engage à nouveau l'année suivante, mais les trois voitures présentes sur la course ont été contraintes à l'abandon. En 1986, Porsche rattrape le coup. Équipées d'un moteur 3 litres de 400 chevaux, donc nettement plus puissantes que la concurrence, les deux premières 959 finissent à la première et à la deuxième place. La stratégie de Porsche était de gagner l'un des rallyes les plus prestigieux, sans devoir investir dans une saison du championnat du monde des rallyes. Néanmoins, l'accident de Toivonen sur sa Lancia au Tour de Corse signe la disparition des groupes B. L'ACO et la FIA se débrouillent alors pour

harmoniser les règlements et la 959 devient 961. Elle est modifiée aéro-dynamiquement et le moteur est porté à 680 ch (pour un poids de 1.150kg). La Porsche est ainsi devenue la première transmission intégrale à voir l'arrivée au Mans, en septième position. L'année d'après, le modèle engagé sous les couleurs Rothmans prendra feu.

Si la Porsche 959 est restée dans les mémoires, ce n'est pas tellement pour ses performances, mais pour la quantité de nouveautés qu'elle contient. Il s'agit de l'une des toutes premières sinon la première véritable GT d'exception, capable de réunir en une seule voiture un caractère sportif et bourgeois. Porteuse de haute technologie, la 959 démontre ce qui était alors le summum des possibilités techniques offertes notamment par l'électronique. La 959 pouvait s'adapter tant à un usage routier quotidien, qu'à l'usage sportif le plus exigeant. Elle a repoussé les limites de la compétition comme du grand tourisme, pour gagner le cœur de milliers de passionnés. Sans aucun doute, le tour de force de Weissach" restera dans les annales.



par Lina Mouafak

# Kawasaki

## VULCAN S

La Vulcan S n'est pas un Custom comme les autres. À l'écart avec son bicylindre parallèle, son châssis et la configuration de ses suspensions, elle a été créée pour les personnes en avance sur leur temps et qui possèdent leur propre style de vie !

La Vulcan S débarque sur le marché des cruisers, avec des arguments dont peu parmi la concurrence peuvent se targuer. Chez Kawasaki, on a développé la Vulcan S pour qu'elle puisse répondre aux exigences d'une large palette de motards : jeunes, moins jeunes, de corpulences et de tailles différentes. Sans même parler de personnalisation en termes d'accessoires esthétiques et pratiques, bien que la liste soit richement fournie, on remarque déjà que la Vulcan S



est orientée vers son pilote, pour son confort et son plaisir.

Pour répondre aux exigences en termes de confort, la Vulcan S fait fort. Déjà, de nombreuses pièces maîtresses sont montées sur silent-blocks (repose-pieds, guidon, selle), pour limiter les vibrations en provenance du moteur. De plus, les éléments de suspensions contribuent également au confort général, notamment le long amortisseur arrière déporté à biellette. L'épaisse selle enveloppante avec un rembourrage de 62mm et la position de conduite reposante ne sont pas en reste.

Même au niveau du moteur, la Vulcan S a été étudiée pour offrir une grande facilité de conduite. À ce propos, on trouve le twin parallèle des fameuses ER-6n/f et Versys 650. Pour rappel, il cube à 649 cv et délivre une puissance de 61cv à 7.500tr/min. Pour l'occasion, les motoristes de chez Kawasaki ont évidemment revu les spécificités du twin, afin qu'elles répondent aux besoins de la conduite coulée que l'on adopte sur la selle d'un cruiser, une courbe de puissance lissée et courbe d'un couple généreux, dès les plus bas régimes. Ceci dit, en regard du poids contenu de 228 kg, les 61cv devraient aisément suffire à déplacer la moto et son

pilote. Il y a aussi les 63Nm qui aideront à enrayer sur les rapports supérieurs. À ce propos, la boîte à vitesses à six rapports a également été empruntée à la ER-6n/f.

Finalement, ce qui attire toute notre attention, au premier coup d'œil, c'est le style de cette moto ! De par son phare atypique en forme de triangle, son garde-boue arrière massif au design original, ses jantes, en passant par l'amortisseur arrière en position latérale et son court et volumineux échappement, le moins que l'on puisse dire est que cette Vulcan S en jette. Parmi ce segment des petits cruisers, la Kawasaki est valorisante et impose le respect. Des formes généreuses, une ligne moderne et un style urbain la caractérisent. Quant à la finition et à la qualité des matériaux employés, Kawasaki ne livre pas une moto low-cost. Bien au contraire, la Vulcan S ne lésine pas sur les détails.

Facilité d'utilisation, maniabilité, style, prix abordable, confort, performances, ce ne sont là que quelques-uns des nombreux qualificatifs que l'on peut donner à ce cruiser. Cela ne fait aucun doute que la Vulcan S connaîtra un franc succès auprès d'une large clientèle de motards.





## TAGHeuer

### MP4 12C

Depuis plus de 150 ans, la marque TAG Heuer est elle aussi animée par une passion: concevoir des chronographes capables de répondre aux exigences des sports de compétition, dans lesquels la technologie, le temps et le style sont des facteurs essentiels.

TAG Heuer dévoile une sélection de garde-temps à l'identité résolument sportive, qui témoigne de l'investissement hors du commun de TAG Heuer dans les compétitions automobiles les plus anciennes, les plus prestigieuses et les plus extraordinaires du monde entier.

Et quand la McLaren MP4-12C fait son entrée fracassante dans le monde des supercars, le constructeur de Woking s'associe au plus célèbre des horlogers de course, pour la fabrication d'un chronographe en son honneur.

Le modèle a été exposé aux côtés de la voiture à l'occasion de l'exposition « Tag Heuer Mastering Speed », à Genève.

Son design épuré exceptionnel reflète celui du roadster par sa couleur, ses matériaux et ses formes. Certaines caractéristiques techniques apparaissent pour la première fois sur un chronographe TAG Heuer.

Le cadran en carbone est directement inspiré du déflecteur avant en fibre de carbone mono-cellule du MP4-12C, élément couramment utilisé en construction automobile. Les incrustations de la glace saphir du fond laissent apparaître le mouvement, tel un moteur, tandis que le cadran se distingue par son côté high-tech. La doublure du bracelet en cuir perforé est en alcantara, matériau qui peut être utilisé pour la garniture du MP4-12C. Enfin, le boîtier du chronographe a été fabriqué en titane sablé de grade

2, un matériau à la fois résistant et ultra léger, frappé du logo McLaren sur la couronne.

Le mouvement automatique haut de gamme, utilisé pour la première fois sur un modèle TAG Heuer, comporte un calendrier semi-perpétuel nécessitant un seul remontage annuel en février, avec affichage grande date et mois. Les pilotes professionnels trouveront particulièrement utile la fonction Flyback, qui permet la remise à zéro du chronographe et le lancement d'un nouveau comptage par une unique pression du poussoir.

L'association entre TAG Heuer et McLaren est l'un des partenariats les plus durables jamais noués entre une marque et une écurie de Formule 1. Le chronographe TAG Heuer Carrera MP4-12C célèbre cette passion commune de l'innovation et de la perfection automobile.

Le Tag Heuer MP4-12C Chronographe est produit en 1.000 exemplaires seulement, distribués uniquement via le réseau McLaren.



# Rallye

## Neige et Glace 2015

Si vous avez déjà rêvé d'être tout en glisse sur une petite route enneigée, en total contre-braquage avec le capot de votre Berlinette ou de votre Mini frôlant le mur de neige pendant 900 kilomètres, alors le Neige et Glace est fait pour vous ! La plus sportive des épreuves de régularité hivernale propose chaque année début février, 3 jours de course en boucle autour d'un hôtel, dans le Haut Doubs : véritable petite Sibérie à la française. Frissons et glissades garanties. C'est technique et sportif et tout le monde en redemande.

Sa première édition date de 1953. Traditionnellement, il ouvrait la nouvelle saison du championnat entre le premier week-end de février et celui du mois de mars, après l'annulation du Rallye des Routes du Nord en 1972, dans le massif du Jura, après la tenue du Rallye de Monte-Carlo au tout début du mois de janvier. Il a été intégré au Championnat de France des rallyes de 1re division jusqu'en 1977 et au Championnat d'Europe des rallyes en 1972. Les pneumatiques étaient alors spécialement adaptés, de marque Hakkapeliitta par la plupart des véhicules. Une compétition Historique de régularité existe depuis 2003, grâce à Patrick Zaniroli et à son épouse, instaurée à l'occasion du 50e anniversaire de sa création. Elle concerne des voitures construites d'avant-guerre à 1989.

Les rallyes historiques sont décidément à la mode actuellement. Après plus de 300 équipages engagés lors de la version historique du Monte-Carlo, 177 équipages étaient présents pour la 61e édition du rallye Neige et Glace dans le Haut-Doubs, dans des conditions idéales, avec les dernières chutes de neige. Le Rallye se déroule sur 3 étapes. En effet, le premier jour, c'est une boucle dans le Jura, avec de nouveaux tests de régularité tracés autour de la ville de Saint-Claude.

Le lendemain, c'est la boucle du Hauts-Doubs, qui mène les concurrents en fin de journée dans la ville

d'Ornans, où un dîner est organisé, avant que les équipages ne se lancent dans une étape de nuit, qui les ramène à Malbuisson.

Enfin, le dernier jour, une boucle est réalisée autour des lacs de Malbuisson, avant un final au cœur de Pontarlier.

Pour l'édition 2015, le Rallye a vu passer quelques bijoux, tels que la Morris Cooper NO 177. L'auto est irrésistible, avec sa mini galerie sur le toit et ses deux pneus cloutés de rechange, rouge bien sûr et le No 177 est celui de la dernière Morris qui ait gagné le Monte Carlo en 1967 avec Rauno Aaltonen, l'inventeur de la fameuse technique du pied gauche.

Autre joyau, la Porsche 912, très rare. Son propriétaire Gerald Garcia est d'ailleurs allé la chercher aux USA. Ce quatre cylindres né il y a cinquante ans a vu se développer son plus gros marché aux States. Il l'a achetée en Californie, car le climat y conserve les autos en bon état.

La course se déroule devant des centaines, voire des milliers de spectateurs le long de la spéciale. L'édition de cette année a recréé la légende et la magie de la course, avec des paysages nordiques à couper le souffle, du sport automobile, de la glisse et une ambiance conviviale !



*Depuis sa création en 1945, la popularité de cette course n'a cessé de croître, pour devenir l'une des plus importantes courses au large, attirant chaque année de nombreux maxi IOR européens et nord-américains.*



Lifestyle

# Cigare

par Antoine Delmas



## 17<sup>e</sup> Festival Habano 2015

Le festival Habanos est un événement annuel, qui se tient chaque année pendant 5 jours à la fin février. Il a commencé en 1999, pour promouvoir les cigares cubains. Le célèbre cigare Habano est à l'honneur lors de ce festival. Vous pouvez y découvrir tous les secrets de ce petit bijou mondialement réputé. Visite des fabriques, des plantations, séminaires et dégustation, le Habanos Festival réunit des milliers de visiteurs venus du monde entier pour découvrir ce qui rend ce cigare si exceptionnel.

*La Foire continue à être le moment idéal pour les échanges techniques et commerciaux entre les hommes d'affaires, les producteurs et les fournisseurs mondiaux de cigares.*



Du lundi 23 au vendredi 27 février 2015, Cuba redevient de nouveau le lieu de la plus grande concentration internationale pour les passionnés du meilleur cigare du monde: "le Habano". À cette occasion, l'événement rend hommage aux marques les plus prestigieuses: Romeo y Julieta et Montecristo. La dernière édition 2014 du Festival Habanos a réuni plus de 1.300 délégués de 60 pays et 250 journalistes.

La foire commerciale est de nouveau célébrée durant la semaine du Festival. Au cours de cette 17e édition du Festival Habanos, les agents qui comprennent toujours le premier rang des personnalités internationales, ont le plaisir de a eu lieu le lundi 23 février 2015 déguster en exclusivité les nouvelles vitoles qui seront lancées sur le marché en 2015 par Habanos SA et ont la possibilité de découvrir les racines et les secrets d'une tradition séculaire de la culture du cigare à Cuba.

L'ouverture de l'événement et l'inauguration de la Foire Commerciale ont eu lieu à l'International Convention Center Palacio de Convenciones. La Foire continue à être le moment idéal pour les échanges techniques et commerciaux entre les hommes d'affaires, les producteurs et les fournisseurs mondiaux de cigares. La journée se termine par la soirée de bienvenue à l'entrepôt de bois et tabac situé dans le port de La Havane, où les participants ont le privilège d'assister à

la fois au lancement du Romeo y Julieta GranReserva Cosecha 2009 et à la performance exclusive des artistes prestigieux cubains nationaux et internationaux. Les candidatures aux prix Habanos de l'année dans les différentes catégories sont annoncées lors de la soirée. Le Séminaire international présente une fois de plus des conférences intéressantes sur divers sujets liés au monde des Habanos, y compris des alliances de Habanos avec des boissons et des produits d'excellence de la gastronomie, ainsi que les vins de la prestigieuse appellation d'origine du Chianti en Italie, des classes de maître, des dégustations de cigares et pour la deuxième fois, le concours pour obtenir la plus longue cendre qui est accueilli avec enthousiasme comme dans sa première édition en 2014.

Le 25 février, un dîner très spécial est organisé pour célébrer le 25e anniversaire de la franchise « La Casa del Habano » et ses plus de 146 points de vente exclusifs de prestigieux Habanos à travers le monde. Et enfin, le 27 février, avec le dîner de gala, la clôture du festival a rendu hommage cette année à l'une des marques Habanos les plus connues: Montecristo, avec un cigare spécial pour fêter ses 80 bougies, se terminant ensuite par la vente aux enchères des caves traditionnelles, dont le produit des ventes est chaque année destiné au système de santé publique cubaine.

Lifestyle

# Évasion de rêve

par Lina Mouafak

## CIRCUIT DECHIMEY

Connu sous le nom de Circuit de Chimay, c'est un circuit routier, avec un tracé pittoresque, à travers des paysages et des villages champêtres. Cependant, il garde les qualités d'un circuit rapide et technique, façonné tel qu'il l'est de longues lignes droites, entrecoupées de virages et de chicanes.





# Évasion de rêve

C'est en 1926 que Jules Buisseret, un homme passionné de sports moteurs, a eu l'idée d'organiser une journée de compétitions mécaniques aux portes de la ville de Chimay. C'est ainsi qu'est né «Le Grand Prix des Frontières», semblable au départ à des dizaines d'autres épreuves en Europe, mais qui allait bientôt se distinguer par une longévité qui en a fait une des épreuves les plus vieilles de notre continent.

Ce succès a été le fruit d'un concept original, constitué essentiellement par des amateurs et des néophytes, pouvant offrir aux spectateurs une course animée. Chimay est devenu rapidement le second pôle d'attraction des sports mécaniques en Belgique après Francorchamps et a drainé de ce fait d'innombrables amateurs.

Dès le début, le Grand Prix des Frontières a proposé des courses de motos le matin et une épreuve pour les voitures l'après-midi, pratique courante à l'époque qui permettait d'attirer en même temps les amateurs de motos et d'autos, qui constituent des publics assez distincts.

Dans les années 70, les autos ont quitté le Grand Prix, car il devenait pratiquement impossible au fil du temps de faire rouler des voitures de course sur des circuits routiers, les impératifs de sécurité devenant de plus en plus stricts.



Dernièrement, le Circuit de Chimay organise chaque année différentes compétitions historiques d'autos et de motos, qui nous font tous vibrer au plus profond de nous-mêmes et qui ressuscitent pour un moment la magie d'antan. Les compétitions «modernes» ont eu également une place importante avec le Trophée des motos de vitesse, Toyo King of Europe Dragster Show, le Supermoto et le Kart cross.

Le circuit accueille aussi le Classic Bikes Chimay, où plus de cinq cents pilotes de motos se disputent une course dont les plus anciennes datent de l'après-guerre, les amateurs de chromes rutilants et de vrombissements de moteurs y trouvant leur bonheur.





par Antoine Delmas

# François BRUÈRE

1961 ( Le Mans - France )

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961.

Ancien élève des beaux-arts d'Angers et diplômé de l'École nationale supérieure des arts appliqués et métiers d'art de Paris.

Membre de la maison des artistes.

Peintre officiel ( licence A.C.O. )

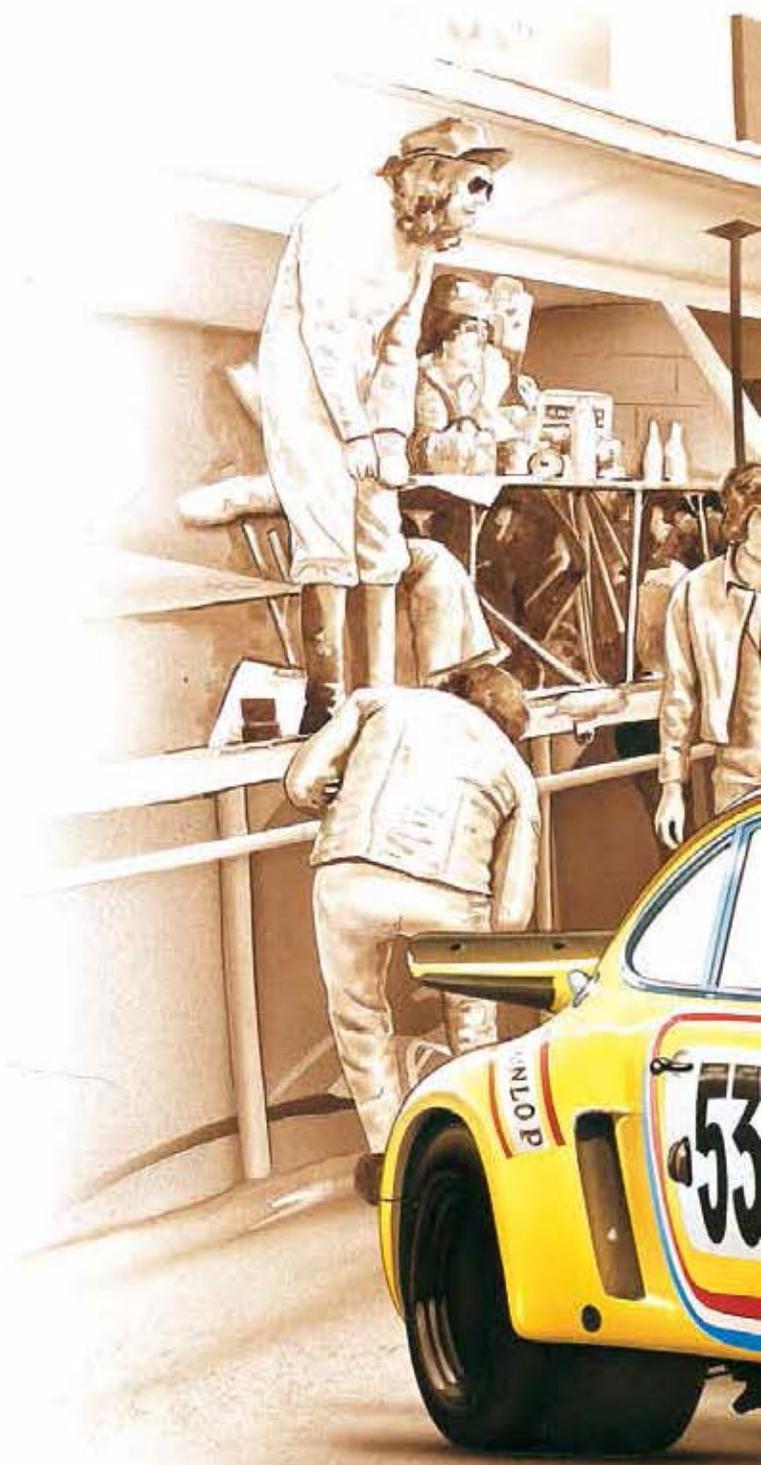
des 24 HEURES du MANS,

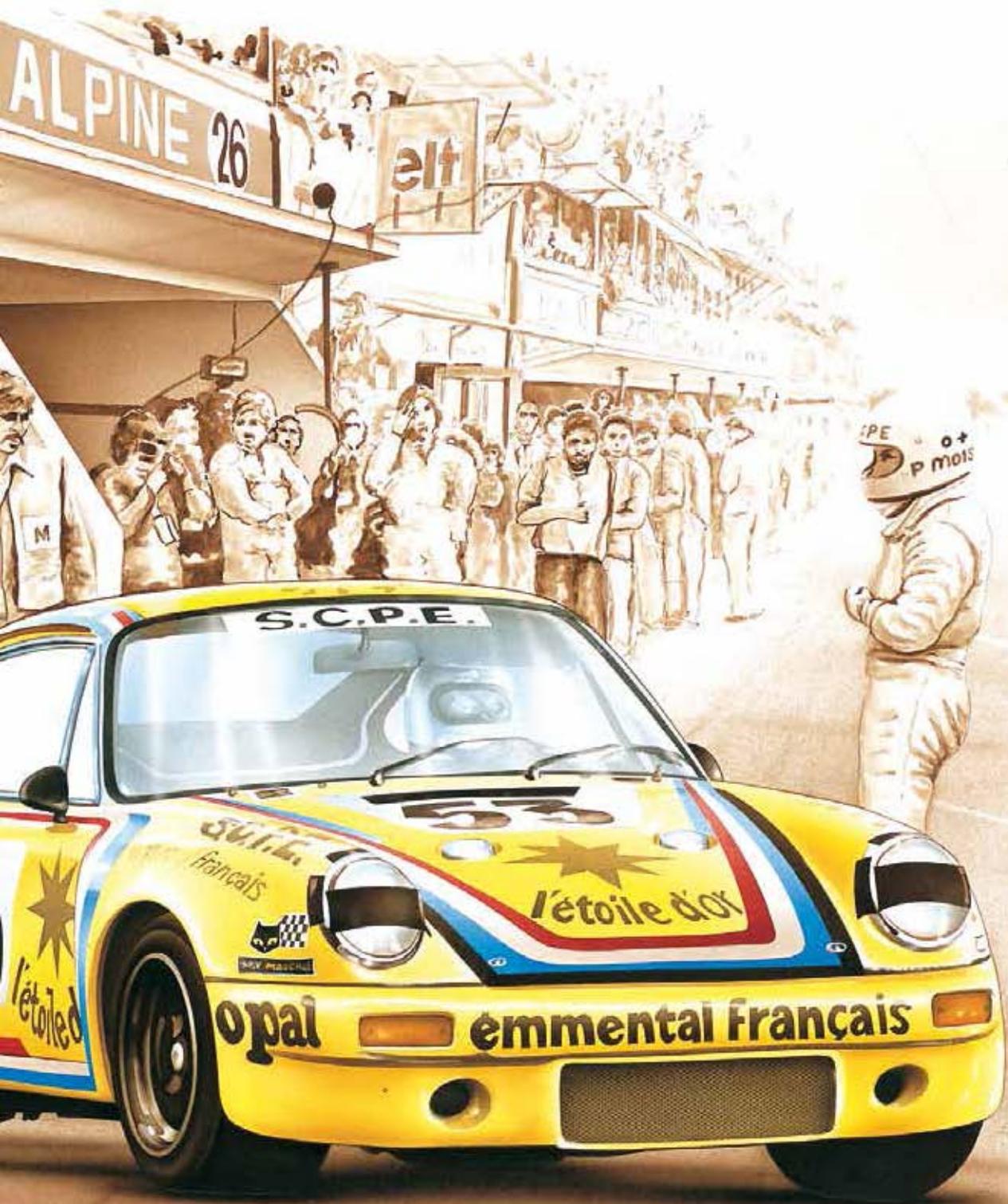
il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des Transports ou des timbres pour la Poste.

Sa passion l'a conduit à réaliser pour des constructeurs et de grands collectionneurs d'art et d'automobiles des oeuvres originales uniques .

En 1985 François BRUÈRE crée sa propre société d'éditions d'Art: ORPHEOGRAFF qui édite et diffuse ses oeuvres, de la carte postale à la litho (plus de 150 références ).

[WWW.ORPHEOGRAFF.COM](http://WWW.ORPHEOGRAFF.COM)





*françois ruère*

# Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



[www.gentlemendriversmag.com](http://www.gentlemendriversmag.com)

## Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :  
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931  
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com  
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours





Innovation  
that excites

# NOUVEAU NISSAN QASHQAI URBAIN PAR INSTINCT.

À PARTIR DE

**234 000** Dhs  
TTC

Hors peinture métallisée et frais d'immatriculation

- Écran de navigation avec caméra 3D
- Crédit gratuit 0%
- Garantie 3 ans ou 100 000 Km



CASABLANCA SMVN : Tél : 05 22 46 03 35  
RÉSEAU AUTO HALL

AGADIR : Tél : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : Tél : 05 23 48 31 19 - KENITRA : Tél : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26  
MARRAKECH I : Tél : 05 24 44 84 22 - MARRAKECH II : Tél : 05 24 35 47 20 / 42 12 / 44 56 - MEKNES : Tél : 05 35 55 12 70/72 - OUJDA : Tél : 05 36 52 40 20  
RABAT : Tél : 05 37 72 58 46 / 05 37 73 08 95 - SAFI : Tél : 05 24 46 28 10 - TANGER : Tél : 05 39 39 40 56 / 38 61 - TETOUAN : Tél : 05 39 71 52 05 / 06 / 07

NISSAN.MA

PHOTO: J. B. / A. / L. F.  
Photo non contractuelle

**GROUPE AUTO HALL**



# ALFA ROMEO GIULIETTA.

OUBLIEZ LE DESIGN RACÉ. OUBLIEZ L'ÉLÉGANCE DES NOUVEAUX INTÉRIEURS.  
OUBLIEZ LE NOUVEAU SYSTÈME MULTIMEDIA UCONNECT™ AVEC ÉCRAN TACTILE.

**DIESEL À PARTIR DE 239 900 DHS\***

 / ALFAROMEO MAROC [WWW.ALFAROMEO.CO.MA](http://WWW.ALFAROMEO.CO.MA)

ASSISTANCE ROUTIERE ET CONCIERGERIE OFFERTES - POSSIBILITE DE SOUSCRIRE A UNE EXTENSION DE GARANTIE.

•CASABLANCA : SHOWROOM JEEMEO CARS - ANGLE BD ZERKTOUNI ET BD BRAHIM ROUDANI - TÉL : 05 22 77 83 50. •RABAT : GMD - BD HASSAN II, 9 EX-VITA, ROUTE  
•AGADIR : FENIE BROSSETTE - ROND-POINT 40 N° 46, DCHEIRA ELJIHADIYA - TÉL : 05 28 32 25 81 / 82. •MARRAKECH : AUTO HALL MARRAKECH - 13 ROUTE  
• KÉNITRA : VÉNICIA MOTORS SARL - ANGLE AV. MOULAY YOUSSEF ET AV. YOUSSEF IBN TACHEFIN - TÉL : 05 37 37 65 89. •TANGER : VALENTINO AUTO MOTOR

Alfa Romeo avec



# ET MAINTENANT PRENEZ LE VOLANT



OUBLIEZ LE SÉLECTEUR DYNAMIQUE ALFA DNA. ET MAINTENANT  
PRENEZ LE VOLANT.



\*OFFRE VALABLE DU 1<sup>ER</sup> FÉVRIER AU 31 MARS 2015 DANS LA LIMITE DU STOCK DISPONIBLE.