

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

JÜRGEN BARTH

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE



Lamborghini
Huracan

p.44

Tempête de sensations



Aston Martin
DB9 Carbon Edition

p.50

God save the Queen !



BMW
X4

p.56

Future best seller



Porsche
911 Targa

p.78

Toute l'histoire





Une icône intemporelle revisitée : Nouvelle Porsche 911 Targa 4

De la manière la plus fascinante qui soit, les modèles 911 Targa 4 prolongent la promesse faite en 1965, année de création de la première Targa.

Aujourd'hui, cette série mythique renaît sous des traits sublimes et avec elle, son emblème, l'arceau Targa, associé à un toit cinématique des plus novateurs.

La nouvelle 911 Targa 4 procure des sensations de conduite extraordinaires, à ciel ouvert, combinées à un confort inouï.



PORSCHE

Centre Porsche Maroc

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

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE

Alfa Romeo avec



MILANO 2015



NOUVELLES ALFA ROMEO MITO ET GIULIETTA.

MOTEURS MULTIAIR ET DIESEL JTDM. ALFA D.N.A. ALFA TCT (BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE). ECRAN TACTILE 5" UCONNECT™. 7 AIRBAGS. DIRECTION ÉLECTRONIQUE (ALFA ACTIVE STEERING). NOUVELLE PLANCHE DE BORD.



/ALFAROMEO MAROC WWW.ALFAROMEO.COM

**OUBLIEZ TOUT LE RESTE
PRENEZ LE VOLANT**



MITO : À PARTIR DE 209 900 DHS - GIULIETTA : À PARTIR DE 249 900 DHS*
AVEC POSSIBILITÉ DE REPRISE DE VOTRE VÉHICULE D'OCCASION

ASSISTANCE ROUTIÈRE ET CONCESSIONNAIRE OFFERTES - POSSIBILITÉ DE SOUSCRIRE À UNE EXTENSION DE GARANTIE.



Édito



Ahmed Kseibati

Été, ramadan, vacances

Pour le commun des mortels, ces trois mots représentent la quiétude, le repos et le bon temps. Pour le secteur automobile ils sont synonymes de vaches maigres, de mois creux et difficiles.

Heureusement cette année, le secteur a eu le Salon de l'automobile et, grosso modo, tous les concessionnaires ont tiré leur épingle du jeu et continuent leurs livraisons jusqu'au mois d'août, même.

De notre côté, nous allons prendre un repos bien mérité durant ces mois de juillet et août et nous vous retrouverons à la rentrée en septembre, avec un gentleman marocain cette fois, pour nous parler de sa passion.

En attendant je vous laisse avec Jürgen Barth pour vous faire rêver, sans oublier trois dossiers spéciaux, les 24 h du Mans, Goodwood et le Mans Classic.

Bonne lecture gentlemen et à septembre.



**Audi vainqueur des 24h du Mans,
pour la 13ème fois.**

 Audi Sport

Vorsprung durch Technik



Dimanche 15 juin 2014 à 15h, une nouvelle consécration pour Audi avec une superbe victoire au 24h du Mans. Cette course mythique est avant tout une épreuve d'endurance que seul le plus fiable peut remporter.

Audi signe par la même occasion un record historique avec 13 victoires en 15 participations. Une victoire de haut vol, face à de redoutables concurrents. Une performance phénoménale et un véritable succès pour les technologies TDI, ultra, e-tron et quattro®.

Audi justifie une fois de plus sa devise : Vorsprung durch Technik (l'Avance par la Technologie).



LUXE RADIO ADOpte L'ŒUF INCLINÉ

La maison casablancaise dédiée à l'excellence et à l'état d'esprit du luxe change d'identité visuelle. Luxe Radio affirme ses convictions fondées sur l'innovation, l'excellence et la créativité en modernisant son emblème, elle abandonne le carré et s'approprie un œuf incliné à 20 degrés vers la droite, couleur noir et blanc et en trois dimensions. Cette nouvelle déclinaison s'impose dans les mémoires visuelles par sa classe, simple et sophistiquée à la fois. L'œuf incliné représente la création, le mouvement, mais surtout la vie. Hormis cela, la nouvelle identité visuelle est joyeuse et parlante, ce qui correspond à la volonté de se rapprocher davantage des auditrices et auditeurs, une proximité qui lui tient à cœur mais que Luxe Radio ne voulait déployer qu'après avoir relevé le défi d'une ligne éditoriale d'élévation culturelle, sans complaisance et pluraliste. L'inclinaison à 20 degrés vers la droite représente le mouvement, mieux encore, une question d'équilibre en perpétuelle évolution.

Luxe Radio... la marque à l'œuf incliné.



Sommaire

12 **Motors**

- 12>16 **L'actu** En bref **Nationales** par Amal Razine
18>20 **L'actu** En bref **Internationales** par Amal Razine
22 **ActuEvenement** Gentlemen drivers Awards 2014 par Ahmed Kseibati
24>29 **ActuEvenement** Les 24 Heures du Mans par Youssef Bennour
30>35 **ActuEvenement** Le Festival de Goodwood par Youssef Bennour
36>41 **ActuEvenement** Le Mans Classic par Youssef Bennour
42>45 **AutoConcept** Golf Roadster Vision Concept par Youssef Bennour
46>51 **AutoException** Lamborghini Huracan par Youssef Bennour
52>57 **AutoException** Aston Martin DB9 Carbon Edition par Youssef Bennour
58>63 BMW X4 : Machine à «SuXès» par Youssef Bennour
64>69 Nouvelle MINI : Cure de jouvence par Youssef Bennour



70 **Entretien du mois Jürgen BARTH**

79 Mémoire vivante de Porsche par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 80>85 **AutoLégende** Porsche 911 Targa par Youssef Bennour
86>87 **MotoException** Ducati Monster 821 par Lina Mouafak

88 **L'Homme**

- 88>89 **Montres** Bell & Ross BR B-Rocket par Lina Mouafak
90>91 **Hôtel & Resort** Tahiti Beach Club par Lina Mouafak
92>93 **Sport d'élite** Tall Ship's Race par Lina Mouafak
94>95 **Cigare** Montecristo Open Eagle par Antoine Delmas

96 **Lifestyle**

- 96>99 **Evasion** Circuit du Var par Lina Mouafak
100>101 **Art** Uli Hack 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** - **Laurent Chanut** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



80

46



88



70



92



58



64



94

42



86

52



FIA Sport Conference La FRMSA à Munich



Alors que la première conférence de ce genre s'était tenue l'année dernière à Goodwood, la FIA a décidé de tenir la 2e à Munich. S'inspirant de conférences annuelles sur la mobilité, la Sport Conference a permis à Jean Todt et à son vice-président Graham Stoker de rassembler plus de 74 ASN (Autorité Sportive Nationale) et 250 délégués venus des 4 coins du monde. Bien évidemment, la FRMSA, représentée par son Président Jalil Nekmouche, ne pouvait rater ce rendez-vous, dont l'un des objectifs principaux était d'établir un dialogue entre les différents intervenants pour comprendre les besoins et défis auxquels il faut faire face. Il faut dire que Jean Todt a fait de l'accompagnement de l'ASN dans le développement du sport automobile, son cœur de mandat. En effet, la FIA se charge de fournir des conseils sur l'organisation des événements, la promotion du sport automobile ou encore l'identification des nouveaux talents. Cette 2e conférence a également été l'occasion pour lancer un nouveau forum de discussion et d'échange « FIA Motorex », qui a créé un dialogue entre les intervenants de l'industrie automobile et les acteurs institutionnels du sport automobile.

Rallye OiLibya Du 3 au 9 octobre

La 15e édition du Rallye OiLibya du Maroc qui se tiendra du 3 au 9 octobre prochain compte déjà plus de 150 compétiteurs officiellement inscrits et 102 véhicules. Mais à 4 mois du départ, ces chiffres pourraient bien augmenter, alors que l'organisation a annoncé un beau plateau, mais également de nombreuses surprises. Connu pour donner sa chance à tout le monde, le Rallye OiLibya voit participer des pilotes de tous les niveaux dans les différentes catégories. Et ça ne s'arrête pas là, puisque pour promouvoir davantage cet événement

et compter la participation d'un plus grand nombre de pilotes, l'organisatrice du Rallye OiLibya, Emmanuelle Clair, s'est unie à Antonello Chiara, organisateur du Sardegna Rally Race, pour offrir un engagement gratuit au vainqueur. Cet année, c'est Mario Patrao, le Portugais qui, en remportant le dernier Sardegna Rally Race, a gagné sa participation au Rallye OiLibya Maroc en octobre prochain.



Cars & Tea 1re édition réussie

Vous connaissiez le Cars & Coffee, désormais il y a aussi le Cars & Tea, qui est son adaptation marocaine. Pour sa première édition, le Cars & Coffee a pu compter sur la participation du Performance Car Club of Rabat et le Vintage Club Car. Au total, ce sont 18 voitures qui se sont retrouvées au restaurant Les Trois Palmiers à Skhirate. Au menu, des allemandes, des italiennes, des classiques un plateau diversifié pour un moment de partage entre passionnés des 4 roues. Étaient notamment présentes les Porsche 911 Carrera et la version cabriolet, les Ferrari California et 458 Spider, une Audi R8, les Mercedes SLS AMG et SL Brabus, mais également la Ford Mustang Shelby GT500 et son ancêtre de 1967. BMW était représentée par des MB de différentes générations (E92, E46 et E36). Parmi les personnalités qui ont répondu à l'invitation, Jalil Nekmouche, actuel président de la FRMSA ou encore le pilote marocain Mehdi Bennani. La 2e édition du Cars & Tea est prévue pour le mois de septembre.





TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN

IL EST TEMPS DE DÉPASSER SES LIMITES

TOYOTA, 1^{ER} CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE AU MONDE

drive dentau

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

Toyota compte plus de 320 000 collaborateurs à travers le monde, plus de 43 modèles et se trouve à la tête du classement mondial en recherche et développement selon le rapport « global innovation 1000 ».

Résultat, c'est 9,75 millions de conducteurs qui ont fait confiance à Toyota, qui ont fait confiance à une technologie de pointe se traduisant encore et toujours par le dépassement de soi comme philosophie.



www.toyota.co.ma



ToyotaDuMarocOfficiel

Numéro Eco

080 200 8100

Vivo Energy Maroc Les clients Shell récompensés



« Devinez où se trouve la voiture Shell Fuel Save Diesel 50 et gagnez », Vivo Energy Maroc ne pouvait être plus d'air pour le jeu-concours lancé sur les stations Shell. Lancé en mars dernier et mettant en vedette le Shell Fuel Save Diesel 50 lancé en octobre 2013, le concours concernait tout client des stations services Shell qui consommait ce carburant pour un montant égal ou supérieur à 150 DH. Une carte à gratter leur a été fournie par la suite pour découvrir le code qui s'y cachait et l'envoyer par SMS pour pister la voiture et s'inscrire automatiquement à la grande tombola. Le jeu a reçu plus de 200.000 SMS et finalement 76 clients ont remporté des cartes carburant d'une valeur de 500 DH, 9 s'envoleront pour la Omra, alors que le grand gagnant a lui remporté un Volkswagen Tiguan. Ce jeu-concours a permis à Vivo Energy Maroc de récompenser la fidélité de ses clients vis-à-vis du Diesel 50 puisque depuis son lancement, ce sont 150.000 personnes qui se ravitaillent quotidiennement dans les 330 stations-services Shell.

Création d'un « bac pro » dédié aux métiers de l'automobile

Une filière professionnelle du baccalauréat « bac pro » sera mise en place dès la prochaine rentrée scolaire au sein de l'Institut de formation aux métiers de l'industrie automobile (IFMIA) de Tanger Méditerranée. Cet enseignement est le fruit d'un memorandum de partenariat, signé mercredi 18 juin 2014 à l'usine Renault-Nissan de Tanger par le ministre de l'Éducation nationale et de la formation professionnelle, Rachid Belmokhtar, le ministre délégué auprès du ministre de l'Éducation nationale et de la formation professionnelle, Abdelâdim El Guerrouj, le directeur général du groupe Renault Maroc,

Jacques Prost et le directeur général de l'usine Renault-Nissan de Tanger, Paul Carvalho.

Pour rappel, l'IFMIA de Tanger Méditerranée a assuré, depuis son inauguration en 2011, la formation et l'insertion de plus de 6.500 jeunes dans l'usine de Renault-Nissan, avec un taux d'insertion de 100 %. Cet établissement, affilié à l'usine Renault-Nissan de Tanger, est l'un des quatre instituts spécialisés de formation dédiés au secteur automobile et dont la gestion est déléguée aux professionnels, à côté des IFMIA de Casablanca, Kénitra et Tanger.

Hyundai Maroc offre un ticket au match de classement de la Coupe du monde



Lors du dernier salon de l'automobile Auto Expo Casablanca, Hyundai a organisé une tombola au profit de ses clients, afin de gagner un voyage au Brésil pour assister à la Coupe du Monde. Les acheteurs des deux nouveaux modèles présentés par la marque

coréenne à l'Auto Expo, à savoir la Grand i10 et l'Elantra, ont automatiquement été inscrits pour tenter de remporter le voyage. Au terme du tirage au sort, c'est M. Fouad Hammadi qui a décroché la timbale en l'occurrence un billet aller-retour, un séjour du 10 au 14 juillet en hôtel 5 étoiles complètement pris en charge, et un ticket de première catégorie pour assister au match de classement qui aura lieu le 12 juillet au stade Estadio Nacional Mané Garrincha.

« La Coupe du Monde de la FIFA est le plus grand événement sportif de la planète. Nous sommes heureux de pouvoir partager avec nos clients l'esprit positif et festif de cette manifestation », a déclaré Zineb Oukacha, directrice Marketing et Communication de Hyundai Maroc. « Cette opération est le parfait exemple que le partenariat de Hyundai avec la FIFA va au-delà de la collaboration fonctionnelle, pour transmettre au plus grand nombre les valeurs partagées par les deux institutions ».

S'appuyant sur le sport comme relais d'image, la marque coréenne a été le partenaire automobile officiel des Coupes du Monde de la FIFA en 2002, 2006, 2010, ainsi que d'autres tournois de la FIFA. En 2010, Hyundai a élargi son accord de parrainage stratégique avec la FIFA pour couvrir les Coupes du Monde 2018 et 2022.

FORD KUGA, quand la technologie
vous emmène plus loin.



FORD KUGA

Finition Trend équipée de série de : Jantes en aluminium 17", régulateur de vitesse, aide au stationnement arrière, climatisation automatique bizona, ordinateur de bord multifonctions, système SYNC et bouton de démarrage Ford Power...

Trend TDCi à **269 000** Dhs

SCAMA - Groupe Auto Hall

• Casa-Siège : 05 22 46 43 80 à 84
• Casa Moulay Ismail : 05 22 24 78 37 / 40
• Rabat : 05 37 72 58 46
• Meknès : 05 35 55 12 70
• Rommani : 05 37 53 66 71
• Kénitra : 05 37 37 99 66
• Tanger 1 : 05 39 95 11 11

• Tanger 2 : 05 39 40 56
• Tétouan : 05 39 71 52 05
• Fès : 05 35 62 59 51
• Oujda : 05 36 52 40 20
• Marrakech 1 : 05 24 44 84 22
• Marrakech 2 : 05 24 35 47 20

• Settat : 05 23 72 00 81
• El Jadida : 05 23 37 37 22
• Béni Mellal : 05 23 48 31 19
• Karia Ba Med : 05 35 62 89 32
• Safi 1 : 05 24 46 28 10
• Safi 2 : 05 24 63 03 63 / 67 / 68

• Cherchaoui : 05 24 46 90 90
• Chichaoui : 05 24 46 90 90
• 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

Smeia inaugure en grande pompe son nouveau showroom BMW et Mini



Annoncé comme le nec plus ultra en matière d'aménagement et d'installations, le nouveau showroom BMW et Mini a été inauguré en grande pompe en présence de Graeme Grieve, vice-président régional BMW Group Afrique-Caraïbes. Reflétant l'image d'une marque premium qui connaît un véritable essor au Royaume, cette nouvelle vitrine est au diapason des ambitions de l'importateur marocain, SMEIA, qui n'a pas fait dans la demi-mesure. Environ 300 millions de dirhams ont été nécessaires pour l'aménagement du nouveau siège, qui comprend 2.700 m² de surface d'exposition, trois showrooms distincts pour les marques BMW, MINI et BMW Motorrad, 900 places sur quatre étages pour le stockage des voitures neuves et 2.000 m² d'ateliers. Il s'agit tout simplement de la plus grande vitrine de BMW Group en Afrique, Afrique du Sud comprise. S'étendant sur trois hectares le long de la route côtière de Mohammédia dans le quartier d'Ain Sebaâ, le dernier fleuron de Smeia répond à une stratégie de croissance de l'importateur, qui vise le développement de ses marques Premium.

« Il était temps de construire un flagship digne de ce nom à Casablanca », a souligné Rachid Fadouach, directeur général adjoint de Smeia, avant d'ajouter : « La prochaine étape sera Fès, où on a déjà acquis le terrain, car notre stratégie est de rester sur les villes principales du Maroc, afin de faciliter la circulation du consommateur à travers le royaume ».

Renault Maroc, transporteur officiel du Festival Gnaoua

Véritable creuset des cultures, le festival Gnaoua a choisi pour sa 17^e édition le thème « L'Afrique à venir » en présence de grands artistes à savoir, Marcus Miller, Ibrahim Maïlouf, Ayo et bien d'autres. Soutenant la

promotion du paysage culturel du Royaume, Renault Maroc est le transporteur officiel de l'édition 2014 du festival. Ainsi, l'importateur marocain de la marque au losange associe son image à ce grand festival et marque sa contribution à la promotion des valeurs d'universalité, de diversité, de partage et d'ouverture, grâce à son ambition de créer un dialogue des spiritualités et une culture de paix à travers la musique.

Pour rappel, Renault a également associé son nom à un autre festival d'envergure, celui des Musiques Sacrées de Fès. Cet événement a été célébré cette année, sous la thématique « Lorsque les cultures voyagent », vingt ans de voyage musical et de rencontres interculturelles.

Jeep ouvre un nouveau lounge à Marrakech

La marque Jeep a inauguré, le 7 juin, son nouveau Restaurant-Lounge-Ice-Bar exclusif au Club House Montgomerie dans la ville ocre. Décoré dans le style maison, avec le recours à des matériaux nobles et du métal, le nouveau JSet est la nouvelle adresse banchée de Marrakech. Doté du premier Ice-Bar en Afrique, le JSet Marrakech ouvrira toute l'année et sera le lieu de rencontre de convives partageant les valeurs d'aventure, d'authenticité de liberté et de passion de la marque légendaire américaine.

La soirée a enregistré la présence de plus de 1.000 invités VIP, trend setters marocains et étrangers, qui ont bougé au rythme des Djs et artistes qui se sont relayés sur la scène. Guest star de la soirée, le nouveau Cherokee placé à l'entrée a été mis à l'honneur quelques jours après son lancement lors du Salon de l'automobile.

Afin que l'immersion dans l'univers de la marque américaine soit totale, les invités et clients pourront tout au long de l'année bénéficier d'un service de navettes Jeep, incluant le mythique Wrangler et le premium Grand Cherokee pour se rendre au JSet. Sur place, des ambassadrices de la marque seront présentes au quotidien pour informer des événements, et également faire la promotion de l'école de pilotage Jeep Academy, première école de pilotage 4x4 au Maroc, basée au Paddock de Marrakech Grand Prix.



RENAULT MAROC, L'EXCELLENCE SANS FRONTIÈRES

SPONSOR GOLD

TANJA33
Festival de jazz de Tanger



«Cannes Lions» Fiat cartonne

Le Festival international de la créativité, «Cannes Lions», qui récompense chaque année les campagnes publicitaires les plus créatives et innovantes dans le monde entier, vient d'être le théâtre d'une performance impressionnante de Fiat. En effet, la marque italienne a remporté 7 «Lions» au total pour différentes campagnes dans les 4 coins du monde. L'édition de cette année, qui a connu la participation de plus de 9.000 professionnels de la publicité, a récompensé Fiat dans la zone Europe, Moyen-Orient et Afrique pour sa publicité, créée par l'agence Leo Burnett, intitulée «Yacht», mettant en scène la Fiat 500 Cult. L'autre campagne qui a reçu un prix est «Fiat Ski», qui annonçait l'arrivée de la 500 aux États-Unis. Mais c'est Fiat Brésil qui s'est distinguée avec 5 trophées décernés dans différentes catégories. Elle a reçu le Lion d'argent dans la catégorie Radio, deux Lions de bronze pour le Brand Content et le Print, un autre Lion de bronze dans la catégorie média pour son projet digital, unique au monde, qui fournit un service en temps réel de connexion entre les clients et les techniciens de la marque et enfin, Fiat Brésil a été la première société brésilienne à se distinguer dans la catégorie innovation.



Audi 2.5 TFSI Moteur international de l'année

Pour la 5e fois consécutive, le 5-cylindres d'Audi a été élu «Moteur international de l'année» dans la catégorie des 2.5 litres. Équipant notamment le RS Q3, il a été élu par les 82 journalistes automobiles qui composaient le jury pour sa puissance, sa performance et son impressionnante sonorité. Ce bloc, qui fait appel à un turbo à injection directe, développe une puissance de 310 ch et un couple de 420 Nm pour un exercice de 0 à 100 km/h abattu en 5,2 s et une vitesse maximale bridée électroniquement à 250 km/h. Si Audi en est à sa 5e récompense consécutive. Elle totalise en tout 10 titres de Moteur international de

l'année. La marque aux anneaux a, en effet, été consacrée entre 2005 et 2009 grâce au 2.0 TFSI dans la catégorie de 1.8 à 2.0 litres. Le prix qui a été remis à Audi lors de l'Engine Expo à Stuttgart vient une nouvelle fois donner tout son sens au slogan de la marque qui est «L'avance par la technologie».



EcoBoost Ford De nouveau récompensé

Lancé en 2012 en Europe, le 3-cylindres 1,0 litre EcoBoost de Ford s'est d'emblée distingué et il a cumulé les récompenses. Cette année encore et pour la 3e fois consécutive, le 1,0 litre EcoBoost a été élu Moteur international de l'année 2014 dans la catégorie moteur de moins de 1,0 litre pour son agrément, sa polyvalence et surtout ses chiffres de consommation. Équipant notamment le B-Max sur notre marché, le 3-cylindres est diffusé dans 72 pays, alors que sa production se concentre sur 3 sites à savoir la Corogne, Craiova en Roumanie et Chongqing en Chine. Animant jusqu'à ce jour 10 modèles de la gamme Ford, il fera également son apparition sur la nouvelle Mondeo au cours des prochains mois. Le petit bloc, qui allie puissance et faible consommation, en est aujourd'hui à son 7e titre, puisqu'il a déjà reçu le «International Paul Pietsch Award 2013, le Dewar Trophy du Royal Automobile Club, le Breakthrough Award de l'américain Popular Mechanics, mais aussi le Ward's 10 Best Engines, décerné pour la 1re fois pour un 3-cylindres.



ForfaiFix

Appelez le Fixe, le Mobile et
l'International au même prix



8H
à 150^{DH}_{HT/MOIS}

30 30
Service Clientèle Entreprises
Appel gratuit depuis un poste fixe 066

Conçue pour les entreprises et les professionnels, la gamme ForfaiFix offre tous les avantages pour une meilleure maîtrise de votre budget télécom Fixe !

Profitez d'un tarif unique vers les fixes, les mobiles et les principales destinations internationales⁽¹⁾ à partir de 150 DH HT/mois, abonnement à la ligne fixe inclus.

De plus, avec la nouvelle option « Illimité vers Fixe », à 167 DH HT/mois seulement, vous communiquez gratuitement et en illimité vers tous les fixes Maroc Telecom.

Vous pouvez aussi plafonner⁽²⁾ votre ForfaiFix pour une meilleure maîtrise de votre budget.

Choisissez la formule ForfaiFix de Maroc Telecom adaptée à vos besoins dès maintenant !

(1) La liste complète des pays peut être consultée sur le site www.lam.ma

(2) Option de plafonnement à 19DH HT/mois.

Ferrari F12 TRS Modèle unique

Ferrari vient de présenter, en marge du rallye Calvacade Ferrari 2014, une F12 TRS. N'ayant été vue dans aucun salon, elle a forcément créé la surprise et l'explication de cela réside dans le fait qu'il s'agit d'une commande passée par un client au département Ferrari qui se charge de ces modèles uniques. Dans son cahier des charges, le département se devait de réaliser une biplace en barquette basée sur la F12 berlinetta. Mission accomplie et démonstration, une nouvelle fois, de la firme de Maranello qui répond aux exigences de sa clientèle dans les moindres détails. La F12 TRS qui rend également un hommage à la 250 Testa Rossa a bénéficié d'un traitement de carrosserie spécifique, lui faisant même gagner en aérodynamisme. Faisant appel à une glace transparente, elle laisse apparaître les culasses rouges de l'impressionnant V12, le même qui anime la F12 berlinetta avec ses 740 ch et son couple de 690 Nm. À modèle unique, prix unique, bien évidemment, que Ferrari a bien pris le soin de ne pas révéler, discrétion oblige.



Volvo dans le monde Succès incontestable

Avec des ventes en progression de 13,4% en mai dernier, Volvo en est à son 11e mois consécutif de croissance. Les ventes de la marque scandinave ont atteint le nombre de 40.449 unités, un record qu'elle doit surtout au marché chinois, qui a enregistré une hausse de 61%, mais également aux ventes locales, puisque la Suède a enregistré un bond de 34%, compensant ainsi les baisses qu'a connues le marché américain. Depuis le début de l'année, la marque suédoise a écoulé 185.881 voitures, soit 11 de plus que l'année dernière, avec une forte progression de 35,2 % en Chine, où le constructeur devrait bientôt atteindre son objectif de vendre 80.000 véhicules cette année. En Europe occidentale également, où la V40 et le XC60 sont les modèles les plus vendus de la marque, tous les voyants sont au vert. En effet, hors les ventes réalisées

en Suède, une progression de 15% a été enregistrée en mai et sur les 5 mois écoulés, elle est de 9,6%, soit 71.800 voitures vendues jusque-là.



Porsche 917 Aux enchères chez Gooding

Prototype de course le plus mythique, la 917 a toujours été la plus prisée des Porsche. Alors que désormais les exemplaires les plus importants sont entre les mains de collectionneurs ou du musée de la marque, il semblerait qu'il y en a un qui va déchaîner les foules dans les mois à venir. En effet, il s'agit de la 917-024 qui n'a, certes, rien gagné, ayant couru peu d'ailleurs, qui a été la première 917 engagée par le constructeur en 1969 lors des 1.000 km de Spa. Ressemblant davantage à une grosse 908, elle était équipée de volets arrière mobiles qui s'inclinaient en fonction de l'appui en virages. Mais présentant un réel danger, Jo Siffert, qui en était le propriétaire et pilote, a préféré l'écarter. Le châssis 024 est donc rentré à l'usine où il est resté jusqu'en 1970. Après quelques modifications, la 917-024 était prête pour ses débuts au cinéma pour le film « Le Mans ». Elle a été préparée par l'écurie John Wyer Automotive, qui l'a rendue célèbre pour sa livrée de course Gulf. Après la mort de Jo Siffert en 1971, elle est passée d'un collectionneur à un autre et sera le 15 août prochain la star de la vente aux enchères qui se tiendra chez Gooding.



BIENVENUE SUR LE CIRCUIT DE FORMULA1, PRENEZ DU PLAISIR A ABU DHABI

الإتihad
ETIHAD
AIRWAYS
ABU DHABI



F 2014 FORMULA 1
ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI GRAND PRIX

Soyez au cœur de l'action pendant le 2014 FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX du 21 au 23 novembre 2014 prochain. Grâce à nos packages exceptionnels, Profitez de cette occasion pour vivre tous les événements organisés autour du circuit, et bénéficiez d'une sélection des meilleurs hôtels et attractions d'Abu Dhabi. Soyez prêts à vivre un week-end inoubliable

Packages " EXPERIENCE GRAND PRIX" 3 NUITS

Hotel	Prix en MAD à partir de
Premier Inn Capital Centre 3*	MAD 6300
Aloft Abu Dhabi 4*	MAD 6800
Sofitel Corniche 5*	MAD 8600

L'offre ci-dessus comprend:

- 3 nuits d'hôtels du vendredi 21 au lundi 24 Novembre 2014 sur la base d'une chambre double .
- Pass 2 jours Formule 1 en tribune Abu Dhabi Hill. Surclassement en tribune Marina Grand Stand à partir de MAD 3500 par personne.
- Billets pour le parc Ferrari World et le parc aquatique Yas Waterworld.
- l'accès aux concerts d'après courses aux dates mentionnées sur le Pass Formule 1.
- Toutes les taxes sont applicable.
- Ce forfait n'inclus pas, le prix du billet d'avion.
- Un large choix d'autres hôtels 3*, 4* & 5* situés sur Yas Island, Saadiyat Island ou dans le centre d'Abu Dhabi est également disponible sur demande.

Termes et Conditions s'appliquent

**RÉSERVEZ
MAINTENANT**

☎ 05 2277 5000
etihad.com/ma

GENTLEMEN DRIVERS AWARDS DEUXIÈME ÉDITION



La deuxième édition des Gentlemen Drivers Awards aura lieu les 7, 8 et 9 novembre 2014 dans le cadre somptueux de l'hôtel Royal Mansour de Marrakech. Il s'agit de sélectionner la plus belle voiture de luxe de l'année, parmi celles importées au Maroc et dont le catalogue s'est enrichi récemment par l'arrivée de la prestigieuse marque italienne Maserati.

La nouveauté cette année est l'organisation de l'évènement sur trois jours, avec un brunch offert au Golf de Marrakech le dimanche. À l'instar de l'édition précédente, des invités de marque seront de la partie. Il s'agit en l'occurrence de : Hervé poulain, commissaire priseur auprès de la maison de vente Artcurial, Yannick Dalmas, quatre fois vainqueur des 24 Heures du Mans et Lorenzo Ramaciotti, directeur général du design du Groupe Fiat / Chrysler.

La compétition pour l'obtention du titre de la plus belle voiture de luxe de l'année se fera dans six catégories: Limousine, Berline, Coupé, Coupé 4 places, Cabriolet et 4X4. Pour les départager, le comité d'organisation a fait appel à un jury composé d'une part de gentlemen drivers de renom, à savoir Omar Bekkari, Kamil Kholi,

Aziz Lamghari, Gilbert Guzzo, Hervé Arnone et Ali Idrissi et d'autre part de journalistes représentant les principaux supports de la presse automobile au Maroc: Jalil Bennani (Les Inspirations Éco), Mohamed Akisra (Le Matin), Moulay Ahmed El Belghiti (L'Économiste) et Hicham Smiyej (La Revue Auto). Les internautes auront également leur mot à dire, en votant sur les réseaux sociaux (Facebook et Twitter).

À travers ce concours de sélection de la plus belle voiture de l'année, Gentlemen Drivers réaffirme son positionnement de magazine du luxe et du raffinement automobiles et revendique à ce titre sa vocation de support incontournable pour tout gentleman driver passionné.

LA CRÉATION est une *Richesse*



Votre entreprise est une richesse. Nous la protégeons.

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



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

par Amal Razine

24 HEURES DU MANS

LE RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE !

Pour sa 82^e édition, la course mythique a, une fois encore, tenu le public en haleine. Les sensations ne manquaient pas. Entre le retour de Porsche, le record d'Audi, le pilote de F1 Mark Webber et les accidents spectaculaires, le public a eu droit à 24 heures exceptionnelles. Retour sur les moments forts de cette année.







Cette 82e édition avait commencé très fort pour Audi, dont le véhicule n°1 piloté par Loïc Duval a été le protagoniste d'un impressionnant accident lors de la première séance d'essais. Plus de peur que de mal à la fin, le pilote français s'en est sorti avec quelques points de suture et une cicatrice à la jambe mais qui

l'ont tout de même empêché de prendre part à la course, marquée par le grand retour de Porsche, qui n'avait plus couru au Mans depuis 1998. Pour ce grand rendez-vous, la firme allemande a fait appel à l'ancien pilote de Formule 1, l'Australien Mark Webber, qui renoue lui aussi avec le Mans après l'incident qu'il a eu





en 1999 au volant d'une Mercedes-Benz. Autant dire qu'avant même le départ, tous les yeux étaient rivés sur le fameux circuit avec les 55 véhicules sur la ligne. Bien évidemment c'est la LMP1 qui est la catégorie la plus impressionnante avec des prototypes, rapides, mais surtout bourrés de technologie. Dans cette

catégorie, trois protagonistes à savoir, Audi, Porsche et Toyota ont fait le show avec un résultat qui ne reflète pas vraiment le déroulement de la course. En effet, après le 1er tour 2 Toyota ont pris la tête de la course et alors que la n°7 réussit à conserver la pole position, la seconde place est cédée à Audi et la Porsche pilotée





par Webber est en 6e position. La pluie faisant son apparition, la Safety car a dû investir la piste, suite à un accrochage entre une Ferrari, une Audi et une Toyota. Quelques heures plus tard, la safety car a une nouvelle fois été sollicitée après que l'Oreca LMP2 a traversé le bac à graviers au virage Karting, pour percuter le mur. À ce moment-là, la Toyota était toujours en tête, alors que Porsche semblait avoir un peu de mal à suivre le rythme de ses adversaires, mais la course est encore loin d'être finie. Au petit matin, après un arrêt de 24 minutes à cause d'un problème de câbles électriques, la japonaise se retrouve en 3e position, alors qu'elle était restée en tête pendant 14 heures et 203 tours. L'Audi n°1 a pris la tête mais pas pour longtemps, passage au stand oblige, puisque la Porsche n°20 est passée leader à un peu plus de 3 heures de la fin de la course. Malheureusement pour Mark Webber, la Porsche a eu un problème de train roulant, l'obligeant à abandonner, cédant ainsi définitivement la première place à l'Audi n°2. Cette dernière remporte la course, pilotée par le français Tréluyer, le Suisse Marcel Fässler et l'Allemand André Lotterer, qui signent leur 3e victoire aux 24 Heures après 2011 et 2012. Cette victoire permet à Audi de remporter son 13e succès au Mans et une fois encore avec un doublé, puisque la seconde position a été décrochée par l'Audi n°1, qui a été reconstruite d'ailleurs après l'accident de Duval. Le podium a été complété par la Toyota n°8 pilotée par le trio Nicolas Lapierre, Sébastien Buemi et Anthony Davidson. Dans les autres catégories, la Zytek n°38 s'est imposée en LMP2, la Ferrari n°51 en GTE Pro et Aston Martin en GTE Am.

Au bout de plus de 80 ans d'existence, les 24 Heures du Mans réussissent toujours à surprendre leur public et à lui offrir un spectacle exceptionnel, grâce à l'engagement des marques qui en ont fait un rendez-

vous incontournable, pour notamment tester leurs technologies. Il ne reste plus qu'à attendre la prochaine édition pour voir si la domination d'Audi continuera encore et ce qu'il en sera de l'évolution de Porsche, dont le retour a créé tout de même une sensation.



par Amal Razine



par Amal Razine



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

THE BRITISH WAY

Devenu un rendez-vous incontournable autant pour les passionnés des 4 roues que pour les constructeurs eux-mêmes, Goodwood est l'occasion de découvrir des nouveautés ou de spectaculaires prototypes qui ne vont jamais être produits. Bien évidemment la course de côte attire également des personnalités à l'instar des pilotes de F1 ou de rallye, à l'instar de Sébastien Loeb, qui était attendu de pied ferme au volant de sa Peugeot 208 T16 Pikes Peak.



Actu évènement



À Goodwood, voitures modernes et classiques se côtoient. C'est l'occasion pour les constructeurs, entre autres, de célébrer certains modèles. Et cette année, Audi a profité du week-end anglais pour fêter 3 anniversaires, à commencer par les 100 ans de la victoire de la Type C «Alpensieger» à l'International

Austrian Alpine Trial. Elle a été la première Audi à se distinguer en compétition, avec une puissance que l'on ne retrouve même plus dans nos citadines, à savoir 35 ch. La marque aux anneaux a aussi tenu à célébrer les débuts des Flèches d'Argent Auto Union, en exposant l'Auto Union Type C de 1936, avec son impressionnant





16-cylindres qui développe 520 ch. Enfin Audi en a également profité pour ressortir des cartons e l'Audi 90 Quattro IMSA-GTO, qui était engagée en compétition aux États-Unis il y a 25 ans. Avec une puissance de 720 ch, elle a été pilotée par le triple vainqueur des 24 Heures du Mans, André Lotterer.

Les constructeurs anglais ne pouvaient faire de figuration à Goodwood et il faut dire qu'ils ont frappé fort, à commencer par Aston Martin. La firme de Gaydon a en effet révélé le concept DP-100, qui a été conçu pour Gran Turismo 6. C'est un concept futuriste, qui a emprunté quelques éléments à la One-77 et qui est





fort de 800 ch, grâce à un V12 biturbo 6.0. Le directeur du design, Marek Reichman, a signalé que certains éléments de la DP-100 se retrouveraient dans les futurs modèles de la marque. L'autre British qui a été au rendez-vous était, tout naturellement, Land Rover, qui a présenté le Range Rover Sport SVR avec ses 550 ch. Arborant les trois lettres SVR, nouveau blason des modèles hautes performances de la marque, le RRS SVR a interrompu son programme de développement

juste pour participer à la fameuse course de côte du festival. Pour ceux qui sont tombés sous son charme, il sera bel et bien produit pour une commercialisation en 2015. Mais les Britanniques ne se sont pas arrêtés là, puisque McLaren était également de la partie, avec la nouvelle 650S GT3. Reprenant les bases de la 12C, elle a droit à une carrosserie carbone plus aérodynamique, un nouvel aileron, une suspension revue, de nouvelles jantes et des voies augmentées de 52 mm. Animée





par le V8 biturbo développant 500 ch, elle a droit à une nouvelle boîte à 6 rapports et ne sera produite qu'à 15 exemplaires seulement.

L'autre démonstration impressionnante et originale est celle de Mercedes, avec une immense sculpture en forme d'arc au-dessus du château de Goodwood. Avec une hauteur de 45m, elle met en vedette la réplique de la Mercedes-Benz W25 Silver Arrow et de la Mercedes Petronas AMG F1 W04 et se veut une célébration des

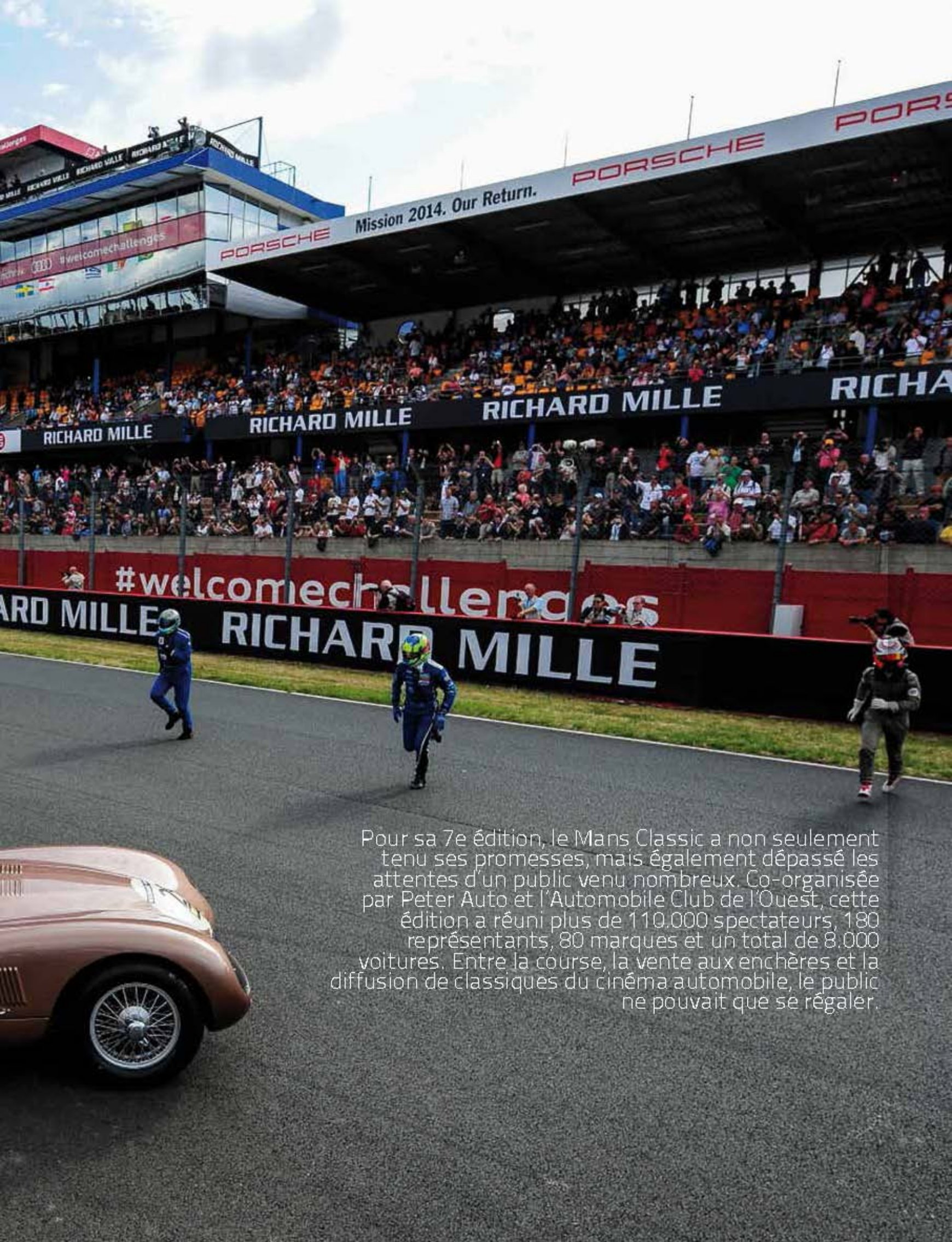
plus originales des 120 ans d'histoire de la marque à l'étoile en compétition automobile. Mais si tous ces modèles restent hors normes, que ce soit par leur modernité ou par leur histoire, à la fin, le public retient surtout le nom du vainqueur de la course et cette année cela ne pouvait être que le Français Sebastien Loeb, qui n'a, cependant, pas battu le record détenu toujours par Nick Heidfeld depuis 1999.



par Amal Razine

LE MANS CLASSIC UN RÉGAL POUR LES YEUX





Pour sa 7e édition, le Mans Classic a non seulement tenu ses promesses, mais également dépassé les attentes d'un public venu nombreux. Co-organisée par Peter Auto et l'Automobile Club de l'Ouest, cette édition a réuni plus de 110.000 spectateurs, 180 représentants, 80 marques et un total de 8.000 voitures. Entre la course, la vente aux enchères et la diffusion de classiques du cinéma automobile, le public ne pouvait que se régaler.



Les festivités ont démarré par la Little Big Man's, une parade durant laquelle étaient engagés une centaine de pilotes en herbe, âgés de 7 à 12 ans. Récompensés notamment par Alain Figaret et Richard Mille, ils ont cédé la piste aux voitures d'avant guerre, datant de 1923 à 1939 pour le départ officiel de cette 7^e édition.

Mais en attendant d'assister à la compétition entre les 6 plateaux, le public pouvait assister à la fameuse vente aux enchères Artcurial Motorcars, qui a d'ailleurs battu un record cette année. En effet, elle a totalisée la somme de 13.057.760 euros pour la vente des voitures d'assises, dont 1.115.600





euros pour une Mercedes-Benz 300 SL Roadster de 1961 avec hard top. La vente, qui a écoulé 82% de ses lots, s'est déroulée en présence de plus de 2.000 personnes. Avant de récompenser les vainqueurs des courses par plateau, le Concours Le Mans Heritage Club a permis

à 10 véhicules de se distinguer parmi les 30 châssis sélectionnés. La Bentley Speed 6 « Old N°1 » a reçu le 1er prix pour la catégorie 1923-1939, la Talbot Lago Grand Sport « Chambas » 1948 pour la catégorie 1949-1957, la Osa 1000 1961 pour la catégorie 1958-1965, l'Alpine A210 1966 pour la catégorie 1966-1971, la Porsche





Turbo RSR 1974 pour la catégorie 1972-1981, la BMW V12 LMR 1998 pour la catégorie 1982-2014. Le prix FFVE a, quant à lui, été remis à la Gordini T15 S 1953, le prix FIVA à l'ASA RB Type 613 1300 GT 1966, le prix Spécial à la Ferrari 250 Testa Rossa 1958 et le prix d'Excellence à la Rover BRM 1965. Pour ce qui est de la course, chacun des plateaux a

offert un beau spectacle au public présent. Dans le 1er plateau, les Talbot ont donné le ton dès les premiers tours et ont réussi à s'adjuger les 2 premières places alors que le podium a été complété par la BMW 328. Dans le 2e plateau, réservé aux voitures de 1949-1956, c'est la Jaguar Type-C qui a remporté l'épreuve. Le 3e plateau, qui mettait en scène les véhicules de 1957-





1961, a laissé place à un duel entre Ferrari et Jaguar, qui a tourné en faveur de cette dernière.

Les américaines ont dominé la catégorie 1962-1965, avec une victoire de la Ford GT 40, alors que la Lola T70 pilotée s'est imposée sous une forte pluie dans le 5e plateau, consacré aux véhicules de 1966-1971. Dans

le dernier plateau, alors qu'une averse a interrompu la première course, la Gulf Mirage s'est placée devant la Lola T280 et la Porsche 935 K3.

Battant des records à différents niveaux, le Mans Classic a su s'imposer rapidement et se faire une place de choix dans la compétition automobile classique, grâce à sa course et à sa vente aux enchères.





GOLF ROADSTER VISION CONCEPT

UN JEU QUI EN VAUT
LA CHANDELLE



AUTOCONCEPT

Créée initialement pour intégrer le jeu Gran Turismo GT6, la virtuelle Golf Volkswagen GTI Roadster Vision a été présentée pour de vrai au Festival Wörthersee en Autriche. Il faut dire que la belle en jette, avec sa hauteur limitée et sa largeur. Bref, des dimensions hors normes, qui l'apparentent beaucoup plus à une soucoupe volante qu'à une voiture !



AUTOCONCEPT

Esthétiquement, le bolide arbore une robe rouge très agressive, qui rappelle davantage la Scirocco que la Golf. La voiture en impose par une énorme gueule qui laisse entrer massivement l'air, sa taille basse, son aileron gigantesque placé sur l'arrière, et un spoiler en carbone noir mat. À l'avant, le pare-brise est placé très bas pour améliorer l'aérodynamisme. Il y a lieu de noter la ligne de feux avant très fine, surmontant deux lignes verticales de LED, qui soulignent la bouche béante du véhicule. Enfin, la calandre en nid d'abeilles rappelle celle de la Golf GTI, tandis que le capot arbore une double ligne de branchies. La poupe, quant à elle, vient s'encastrier dans la

partie antérieure de la carrosserie, ce qui rajoute de l'agressivité de l'ensemble. Visuellement, cela donne l'impression que l'arrière remonte comme pour fermer l'habitacle, uniquement limité à deux places.

Sous le large capot, le moulin reprend les traits du prototype présenté au Salon de Detroit en 2013. Il s'agit en l'occurrence d'un V6 TSI de 3.0 litres de cylindrée développant une puissance de 503 chevaux pour un couple de 560 Nm, entre 4.000 et 6.000 tr/mn.





Côté transmission, le bolide reçoit une boîte à vitesses à double embrayage de 7 rapports et bénéficie de la transmission intégrale. Les performances sont bien entendu au diapason avec une vitesse maximale indiquée de 309 km/h, et un 0 à 100 km/h expédié en 3,6s seulement. On n'est pas loin du temps réalisé par certains supercars surtout que le poids du roadster est de 1.420 kg !!!

Enfin, pour profiter des performances offertes par ce prototype d'exception, il ne faut pas passer commande, mais tout simplement acquérir une PS3, pour piloter virtuellement le bolide sur Gran Turismo 6 !



Lamborghini

HURACAN

TEMPÊTE DE SENSATIONS



Faisant partie des modèles les plus attendus du Salon de Genève 2014, la Huracan a tenu toutes ses promesses, en enregistrant des améliorations dans tous les domaines par rapport à la Gallardo. D'ailleurs, l'engouement de la clientèle a dépassé les attentes, avec un carnet de commandes déjà bien garni.



A detailed photograph of the interior of a Lamborghini Huracán LP 610-4. The view is from the driver's side, looking towards the dashboard and steering wheel. The dashboard features a large, circular analog speedometer with a red needle and a blue face, surrounded by smaller digital displays. The steering wheel is black with red stitching and a central emblem. The center console has a gear shifter and handbrake, both with red accents. The door panel and dashboard are finished with black leather and red stitching. The overall design is sleek and sporty, characteristic of Lamborghini's aesthetic.

La Gallardo peut être fière de son bilan commercial : 14.022 exemplaires produits en 10 ans de carrière. Sa remplaçante prénommée Huracán LP 610-4 présentée au dernier Salon de Genève, aspire à faire mieux. D'ailleurs, son patronyme qui renvoie au dieu Maya du vent, du feu et de la tempête est sans équivoque sur ses prétentions.

S'inscrivant dans le sillage de sa grande soeur, l'Aventador, la Huracán en adopte l'allure, avec un visage agressif et notamment de larges prises d'air latérales. Mais cela ne l'empêche d'être moins torturée que sa grande soeur. Jolie, la carrosserie est également

fonctionnelle, puisqu'elle se caractérise par une traînée de 3 % inférieure à celle de la Gallardo et un appui aérodynamique augmenté de 50 %.

L'intérieur, subtil mélange de surfaces brossées et satinées, est tendu de cuir et de suédine. Il est lui aussi spécifique, avec une instrumentation numérique sur écran de 12,3 pouces, des aérateurs hexagonaux et de très grandes palettes de commande de la boîte robotisée. Originalité pour une Lamborghini, le volant intègre à la fois les boutons des essuie-glace, des clignotants et du système d'aide à la conduite. Un joli clin d'œil au manettino de Ferrari. La disparition des



bras habituellement situés derrière le volant se traduit par des manettes de changement de vitesse plus volumineuses et beaucoup plus faciles d'accès. Mais la pièce maîtresse de ce bolide demeure bien entendu sa mécanique. Il s'agit d'un V10 à 90° de 5,2 litres recevant une double injection, directe et indirecte, à la sauce Audi. Alors que la plus puissante des Gallardo affichait 570 ch, l'Huracán débute sa carrière avec rien moins que 610 ch. Dans le même temps, grâce à son nouvel ensemble châssis-carrosserie mariant l'aluminium et le carbone qu'elle partagera avec la prochaine Audi R8, la masse à vide de l'Huracán

n'est que de 1.422 kg.

Ce moteur d'exception est secondé par une boîte baptisée LDF, pour Lamborghini Doppia Frizione, qui compte sept rapports comme celle de l'Aventador, mais elle cède à la mode du double embrayage, gage d'une meilleure souplesse de passage. Trois modes Strada, Sport et Corsa sont accessibles à partir du volant. Ils régissent les lois de passage des rapports, mais aussi la réponse du moteur, la sonorité à l'échappement, la transmission intégrale et le contrôle de stabilité. Ce n'est pas de trop quand on doit dompter plus de 600 chevaux.

Cylindrée : 5.2L V10 inj. directe
Puissance : 610ch - 8250tr/min
Couple : 560 Nm - 6500tr/min
Transmission : 4x4

Poids et mesures

Poids à vide : 1422 kg
Dimension : 4.38/1.90/1.16 (L/I/h)
Réservoir : 90 l
Volume coffre : 110 l
Pneumatique : 235/35 R 19 - 295/30 R 19

Performances globales

Vitesse max : 325 km/h
0 à 100 : 3.2 s
Consommation : 18.9/8.7/12.5 l/100
Autonomie : 598 km

En termes de performances, cela se traduit par une vitesse de pointe de 325 km/h, un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et 0 à 200 km/h en 9,9 secondes, pour une consommation mixte normalisée de 12,5 l/100 km et des émissions de CO₂ de 290 g/km. Le gain comparé à la Gallardo est spectaculaire, tandis que la Ferrari 458 Italia rend les armes.

Le châssis, quant à lui, est plus léger avec sa composition mêlant carbone et aluminium, et devrait de ce fait se montrer plus maniable. Ce modèle fait appel à une transmission intégrale contrôlée électroniquement, avec une répartition du couple avant-arrière de 30-70 par défaut. Selon la situation, ce système peut aussi transmettre 50 % du couple aux roues avant ou la totalité aux roues arrière.



En outre, la Huracán dispose d'un système électronique d'aide à la conduite baptisé ANIMA (Adaptive Network Intelligent Management). Ce dernier offre trois modes de conduite, qui ont un impact sur la direction, la transmission, la cartographie du moteur, la répartition de la puissance aux quatre roues motrices, ainsi que les amortisseurs magnétorhéologiques.

Enfin, pour stopper ce dragster à peine civilisé, les quatre roues sont équipées de disques en carbone-céramique d'un diamètre de 15 pouces (380 mm) à l'avant et de 14,2 pouces (360 mm) à l'arrière. Par conséquent, le freinage de 100 à 0 km/h peut être effectué sur une distance aussi courte que 31,9 mètres, soit 1,1 mètre de moins que la Gallardo.

En définitive, il y a lieu de constater que la marque au taureau a mis les petits plats dans les grands pour assurer à la Gallardo une digne succession. La Huracán semble bien partie pour faire au moins aussi bien que sa devancière au niveau des ventes, grâce une plastique très suggestive, un équipement à la pointe de la technologie et une mécanique diabolique. Seul son prix élitiste, plus de 200000 euros, la rend inaccessible au commun des mortels. Mais est-ce vraiment sa vocation ?



Motors

Auto Exception

par Amal Razine



DB9 CARBON EDITION



GOD SAVE THE QUEEN !

Si les modèles Aston Martin sont déjà exclusifs, leurs éditions spéciales le sont davantage. L'intemporelle de la firme de Gaydon, la DB9, vient en faire une nouvelle fois la démonstration, grâce à sa série limitée Carbon Edition. En look total black ou total white, elle se montre encore plus impressionnante et fait la part belle au carbone, comme son nom l'indique.





Contrairement aux marques généralistes, dans une firme comme Aston Martin, quand un modèle est lancé, c'est pour durer. Les générations ne défilent pas et les restylages se font discrets, mais pour pallier cela, chaque modèle a droit à des séries spéciales, qui lui permettent d'attirer de nouveaux clients, en même temps que fidéliser les anciens. Jouant la carte de l'originalité et de l'exclusivité, ces séries spéciales séduisent et s'arrachent rapidement, leur production étant des plus limitées. C'est donc tout naturellement que la DB9, un modèle mythique de la firme anglaise, a eu droit à une nouvelle édition spéciale, qui a été présentée au Salon de Genève. La

Carbon Edition, disponible en blanc et en noir, vient nous faire redécouvrir les lignes de l'anglaise, qui n'ont pris aucune ride et dont le charme et la magie opèrent encore et toujours.

Apparue en 2004, la DB9 en est à sa 3e phase. Sa ligne n'a pas subi de changements, mais les subtils restylages auxquels elle a eu droit lui ont permis de conserver son aura et de ne pas être dépassée par ses rivales. Bien évidemment, la particularité de cette édition, comme son nom l'indique, est la présence de carbone. On le retrouve sur le splitter, les prises d'air latérales, les coques des rétroviseurs ou encore le diffuseur, pour être en harmonie avec le Carbon



Cylindrée : 6.0L V12 48s
Puissance : 517ch - 6500tr/min
Couple : 620 Nm - 5500tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1785 kg
Dimension : 4.72/1.88/1.29 (L/I/h)
Réservoir : 78 l
Volume coffre : 173 l
Pneumatique : 245/35 R 19 - 295/30 R 20

Performances globales

Vitesse max : 295 km/h
0 à 100 : 4,6 s
Consommation : 24,6/11,7/16,4 l/100
Autonomie : 405 km



Black et présenter un contraste avec la White Stratus. Avec sa ligne racée, l'anglaise se montre agressive et joue la carte de l'intimidation, grâce à ses feux avant et leur fameuse signature lumineuse unique. Pour la chauffer, la firme de Gaydon a opté pour des jantes en alliage de 20", avec effet diamant qui laisse bien évidemment apparaître les disques de freins dont la couleur peut être soit le rouge, le jaune, le gris ou encore le noir.

À l'intérieur, le luxe et la sportivité sont en osmose, comme toutes les autres DB9, d'ailleurs. Mais la Carbon Edition se distingue, bien évidemment, par l'insertion de nombreux éléments en carbone, qui se marient parfaitement aux équipements teintés de noir et à la sellerie. Cette dernière peut recevoir des surpiqures en rouge, argent ou jaune, selon les goûts de chacun. Pour ceux à qui il faudrait rappeler qu'ils sont à bord d'une édition spéciale, Aston Martin a installé une plaque,



Carbon Black ou Carbon White, selon la couleur, sur le seuil de la porte. C'est un détail peut-être, mais qui reçoit tout le traitement qu'il mérite par les ateliers anglais.

Comme la majorité des éditions spéciales, les changements se limitent au look et la mécanique reste inchangée. En effet, sous le capot de la DB9 Carbon Edition, c'est le moteur de la DB9 normale qui a été reconduit. Il s'agit du 6.0 V12 qui développe 510

ch pour un couple de 620 Nm. Ce cœur permet à la GT anglaise d'abattre le 0 à 100 km/h en 4,6 s à peine et d'atteindre une vitesse de pointe de 295 km/h. Comme quoi, on peut se montrer élégante et cacher un caractère bien trempé. Les modèles Aston Martin réussissent parfaitement à ce jeu là et en première file, la DB9 Carbon Edition. Cette édition se décline également sur la Volante, pour ceux qui préfèrent rouler à toit ouvert.

Motors

Auto Exception

par Amal Razine



X4

MACHINE À «SUXÈS»



La gamme X de BMW ne cesse de s'agrandir pour accueillir de nouveaux modèles. Le dernier en date, n'est autre que le X4, qui comme son nom l'indique, présente une ligne de coupé. Tout comme le X6 à son époque avec le X5, le coupé-SUV se veut en quelque sorte la version décomplexée du X3. Plus sobre, certes, que le X6 qui avait surpris le public à sa sortie, le nouveau-venu de la famille X n'en est pas moins sportif.





Avec sa nouvelle stratégie d'appellation des modèles, BMW arrive à avoir une classification très claire au sein de la gamme. Le X étant réservé aux SUV et les chiffres pairs aux coupés, autant dire qu'à la simple évocation du X4, on peut imaginer sa silhouette. Se plaçant en rivale direct du Porsche Macan, notamment, le petit

frère du X6 peut compter sur son look, sa finition et ses motorisations, bien évidemment, pour séduire un public toujours à la recherche de nouveauté et d'originalité surtout. Il doit cette originalité, principalement, à sa ligne de toit plongeante et à son profil haut perché. Cette combinaison a permis



Cylindrée : 3.0L 6cyl. inj. directe turbo
Puissance : 306ch - 5800tr/min
Couple : 400 Nm - 1200tr/min
Transmission : Arrière

Poids et mesures

Poids à vide : 1815 kg
Dimension : 4.67/1.88/1.62 (L/I/h)
Réservoir : 67 l
Volume coffre : 500 l / 1400 l
Pneumatique : 245/50 R 18

Performances globales

Vitesse max : 247 km/h
0 à 100 : 5 s
Consommation : 10,7/6,9/8,3 l/100
Autonomie : 695 km

au X6 d'avoir le succès qu'on lui connaît aujourd'hui. Basé sur la plateforme du X3, le X4 a gagné 14 mm en longueur mais perdu 37mm en hauteur, pour afficher une allure sportive. Il est certain que c'est son profil qui fait sa distinction et pour cela, il en a soigné tous les détails. Il affiche, en effet des flancs musclés, une ligne marquée qui traverse les portières et une découpe de vitres digne des coupés purs et durs. À l'avant, le

double haricot et les feux avec leurs rings sont un classique, mais qui est revisité à chaque fois pour que chaque modèle ait sa particularité. Le capot nervuré et le bouclier avant sont bien là pour rappeler que nous sommes face à un SUV avec le côté rassurant qu'on lui connaît. Toujours à l'avant, le X4 a eu droit à de nouveaux anti-brouillard, qui viennent se positionner juste au-dessus des prises d'air. À l'arrière, au-delà



de sa ligne unique, le X4 sera reconnaissable grâce à ses feux à LED en forme de L. Cette signature allie sportivité et modernité, à l'image de tout le véhicule. Dans l'habitacle, étant une sorte de déclinaison du X3, il en reprend tout naturellement nombre d'éléments, tout en faisant en sorte d'avoir une ambiance plus sportive. Le X4 adonc eu droit au même tableau de bord que le X3, mais sa console a été revue pour s'adapter aux besoins de sa clientèle. Face au tableau de bord, un habitué de la marque à l'hélice ne se sentira pas déboussolé. En effet, le tableau de bord est toujours le même, avec son bloc de compteurs, les commandes de l'iDrive également, ainsi que les différents panneaux noirs et inserts en aluminium employés. Offrant une position de conduite plus basse de 20 mm, vocation plus sportive oblige, son habitabilité a quelque peu régressé par rapport à celle du X3, mais il n'y a pas là de quoi se plaindre non plus, d'autant plus que la dotation en équipement de base est bien plus riche. Le X4 offre d'entrée une direction à assistance variable, l'aide au stationnement avant et arrière, les sièges avant chauffants, mais aussi les feux au xénon ou encore le hayon à ouverture automatique. Pour ceux qui recherchent davantage à se distinguer, ils auront le choix entre les différents packs proposés, le M étant le plus sportif.

Sous le capot, le X4 reprend les motorisations du X3, tout en prenant le soin d'écarter les blocs d'entrée de gamme. Il fait donc appel à 3 diesel EfficientDynamics équipés du Twin Turbo avec des puissances allant de 190 ch à 313 ch. La version la plus puissante étant la 35d, elle abat le 0 à 100 km/h en 5,2 s. C'est une performance à faire pâlir de jalousie certaines sportives. Pour ce qui est de l'essence, les puissances varient entre 184 ch et 306 ch. La 35i étant celle qui développe les 306 ch, affiche des performances, légèrement en dessous de la 35d avec son couple de 630 Nm. Mais côté sonorité, l'essence reste devant. Toutes les versions sont dotées de la transmission intégrale, le xDrive, alors que pour le X3, par exemple, les versions en 2 roues étaient également au programme. Alors que la boîte manuelle à 6 rapports est de série, beaucoup opteront pour la Steptronic à 8 rapports avec palettes au volant, qui a fait ses preuves sur les différents modèles BMW.

Avec le lancement du X4, la gamme X compte désormais 5 modèles, à la veille du lancement du X2. Alliant sportivité, robustesse, élégance et modernité, les X ont trouvé leur public et avec ce dernier modèle en chercheront un nouveau. Le petit frère du X6 a tout pour suivre son chemin et atteindre le succès que ce dernier connaît aujourd'hui.



SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE SPORT ET LUXE

PORSCHE Ferrari Lamborghini MASERATI Audi Rolls-Royce BENTLEY Mercedes-Benz

Entretien Réparation Préparation

Ancien chef d'atelier de la Présidence au Gabon
Diplômé des Grandes Ecoles de Genève en mécanique et électricité
Motoriste automobile
Outils diagnostiques complets

Philippe LE COARER
Gsm : 0637 127 946

+ 25 ans de compétition automobile de haut niveau



Importateur exclusif
des Filtres K&N



Laissez respirer votre moteur

SPÉCIALISTE DE LA PROGRAMMATION

Optimisation par reprogrammation cartographie



Programmation électronique sur mesure
Essence ou diesel
Turbo ou atmosphérique
Disponible pour plus de 5 000 modèles
Programmeur officiel de la Coupe Clio RS Maroc

Boîtier additionnel
Installation facile et rapide
Aucune perte de garantie constructeur
Essence ou diesel
Turbo ou atmosphérique



Christophe LAMY
Gsm : 0661 187 017

+ de 15 ans de programmation



Augmentation de puissance garantie
Gain de 10 à 50 chevaux



Retrouvez-nous dans nos Ateliers à Casablanca, Roches Noires



CURE DE JOUVENCE



Malgré des dimensions en hausse, la Mini n'a pas perdu son identité. Au contraire, elle continue à s'appuyer sur des valeurs fortes, telles qu'un comportement routier proche de la conduite d'un karting et un style fidèle au modèle originel.





Cylindrée : 2L 4 cyl.
Puissance : 192 ch à 4700 tr/min
Couple : 280 Nm à 1250 tr/min
Transmission : Avant

Poids et mesures

Poids à vide : 1160 kg
Dimension : 3,85 / 1,73 / 1,41 (L/I/h)
Réservoir : 44 l
Volume coffre : 211 l / 731 l
Pneumatique : 195/55 R16

Performances globales

Vitesse max : 235 km/h
0 à 100 : 6,8 s
Consommation : 7,6/4,6/5,7 l/100
Autonomie : 641 km

Plus imposante que sa devancière, la nouvelle Mini a gagné 98 mm en longueur et 44 mm en largeur. La hauteur en revanche ne progresse que de 7 mm. Cette augmentation relativement faible lui confère une silhouette plus trapue que le modèle précédent. Au final, la nouvelle Mini mesure 3,81 m de long (3,85 m pour la Cooper S), 1,73 m de large et 1,41 m de haut. Les liaisons au sol ont été également revues à la hausse notamment les voies avant et arrière élargies de respectivement de 42 mm et de 34 mm. Des valeurs

qui devraient améliorer la stabilité de la nouvelle Mini. L'habitabilité s'améliore dans la foulée, grâce à un empattement allongé de 28 mm. Ainsi, le coffre propose désormais 211 litres (contre 160 l précédemment), tandis que les occupants bénéficient également d'un espace accru. L'accès aux places arrière est facilité grâce à une assise plus longue de 23 mm et d'une plus grande largeur aux épaules.

Au chapitre mécanique, le changement est également de mise. Ainsi, les collaborations avec Chrysler, Toyota



et plus récemment avec PSA font partie du passé. Mini utilise désormais ses propres moteurs sur fond de technologies BMW. Tous les moteurs sont ainsi équipés de la technologie TwinPower de BMW, à savoir le recours à la suralimentation via turbocompresseur, l'injection directe de carburant, le calage variable des soupapes à l'admission et à l'échappement (double VANOS), ainsi que la levée variable des soupapes (Valvetronic).

Quant à la transmission, elle se fait via une boîte

manuelle à 6 rapports. Optionnellement, la Mini peut être équipée d'une boîte automatique à convertisseur à 6 rapports. Accouplée au système de navigation, la boîte automatique adapte sa loi de passage des vitesses en fonction du profil de la route.

Quant à la palette de motorisations, elle démarre en essence avec un moteur trois cylindres de 1,5 l de cylindrée, qui équipe la Cooper. Celui-ci développe 136 ch et affiche un couple de 220 N.m. Ainsi motorisée, la nouvelle Mini accélère de 0 à 100 km/h en 7,9



secondes (7,8 secondes avec la boîte automatique) et atteint la vitesse maximale de 210 km/h. Pour ce qui est des émissions de CO₂, elles se portent à 105 g/km. Pour sa part, la Mini Cooper S est équipée d'un quatre cylindres de 2 l de cylindrée. Il développe une puissance 192 ch et un couple de 280 N.m. Elle accélère de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes et sa vitesse maximale est de 235 km/h. Quant aux émissions de CO₂, elles sont de 133 g/km.

Enfin, la Cooper D abrite sous son capot un trois cylindres diesel 1,5 l équipé d'un turbo à géométrie variable et d'une rampe d'injection commune, dont la pression peut atteindre 2.000 bars. Il dispose d'une puissance de 116 ch à 4.000 tr/min et d'un couple de 270 N.m à 1.750 tr/min. La D accélère de 0 à 100 km/h en 9,2 secondes et atteint la vitesse de 205 km/h. Ses émissions de CO₂ se limitent à 92 g/km.

S'agissant de la tenue de route, le châssis de la Mini s'appuie toujours sur un essieu avant de type Macpherson à l'avant et un essieu arrière multi-bras. Grâce à l'emploi d'aluminium et d'acier à haute limite élastique pour les éléments de suspensions, la Mini contient son poids par rapport à la génération précédente. En option, la nouvelle Mini peut être

équipée d'un amortissement variable piloté.

À l'intérieur, la nouvelle Mini va surprendre ses amateurs. Et pour cause, le grand cadran central, trônant toujours fièrement en haut de la console, n'affiche désormais plus la vitesse, ni la jauge à carburant. L'instrument central est désormais entouré d'un anneau éclairé par des LED, capable de produire six couleurs différentes, qui ont une fonction informative. Au milieu de l'anneau central prend place, en option, un écran de 8,8 pouces. Les commutateurs type cockpit d'avion sont en revanche conservés, commandant notamment l'éclairage intérieur ou la désactivation de l'ESP. Conséquence de cette petite révolution : l'indicateur de vitesse, le compte-tours et le niveau de carburant sont désormais positionnés de manière classique, en face du conducteur. En option, la Mini peut être équipée d'un affichage tête haute. Enfin, pour ce qui est de sa commercialisation, la nouvelle Mini est attendue au printemps 2014.

Pour conclure, le nouvel opus de la célèbre citadine anglaise n'enlève rien ni à son identité ni à son charme, tout en améliorant le rendement de ses motorisations et ses qualités dynamiques.



Soyez au fait des dernières actualités en un clic.

Recevez quotidiennement l'essentiel de l'actualité nationale et internationale, en vous abonnant gratuitement à notre Newsletter d'information ou en allant sur le site : www.infomediaire.ma

InfoMédiaire

L'Intermédiaire entre l'Information et vous

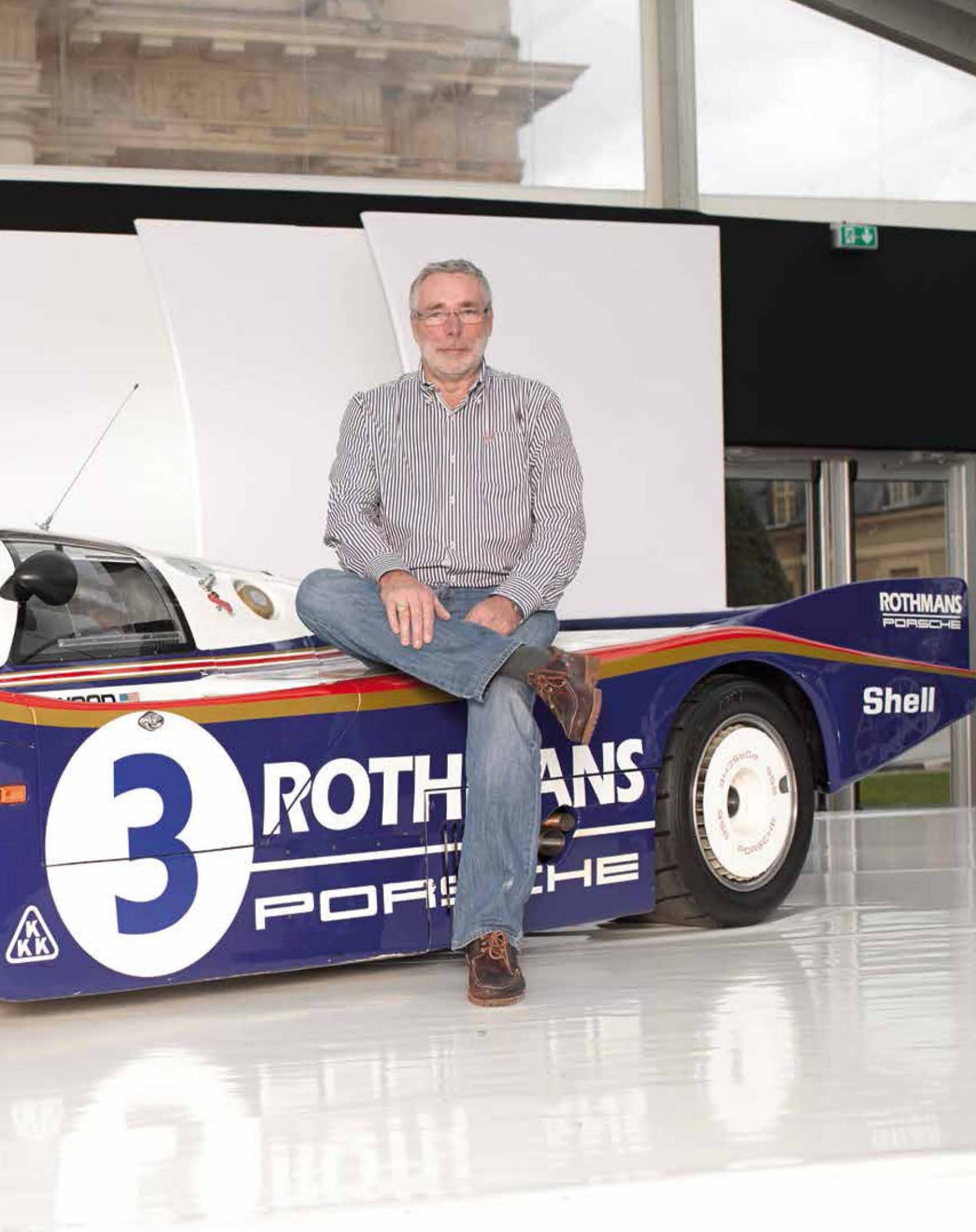
Communication Network Group SA
34, rue Mustapha El Manfalouti
20000 Casablanca
TEL. (LG) : + 212 22 20 41 66

Par Ahmed Kselbati et Hamid Benmaarouf
Photo : Laurent Charut

JÜRGEN BARTH

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE

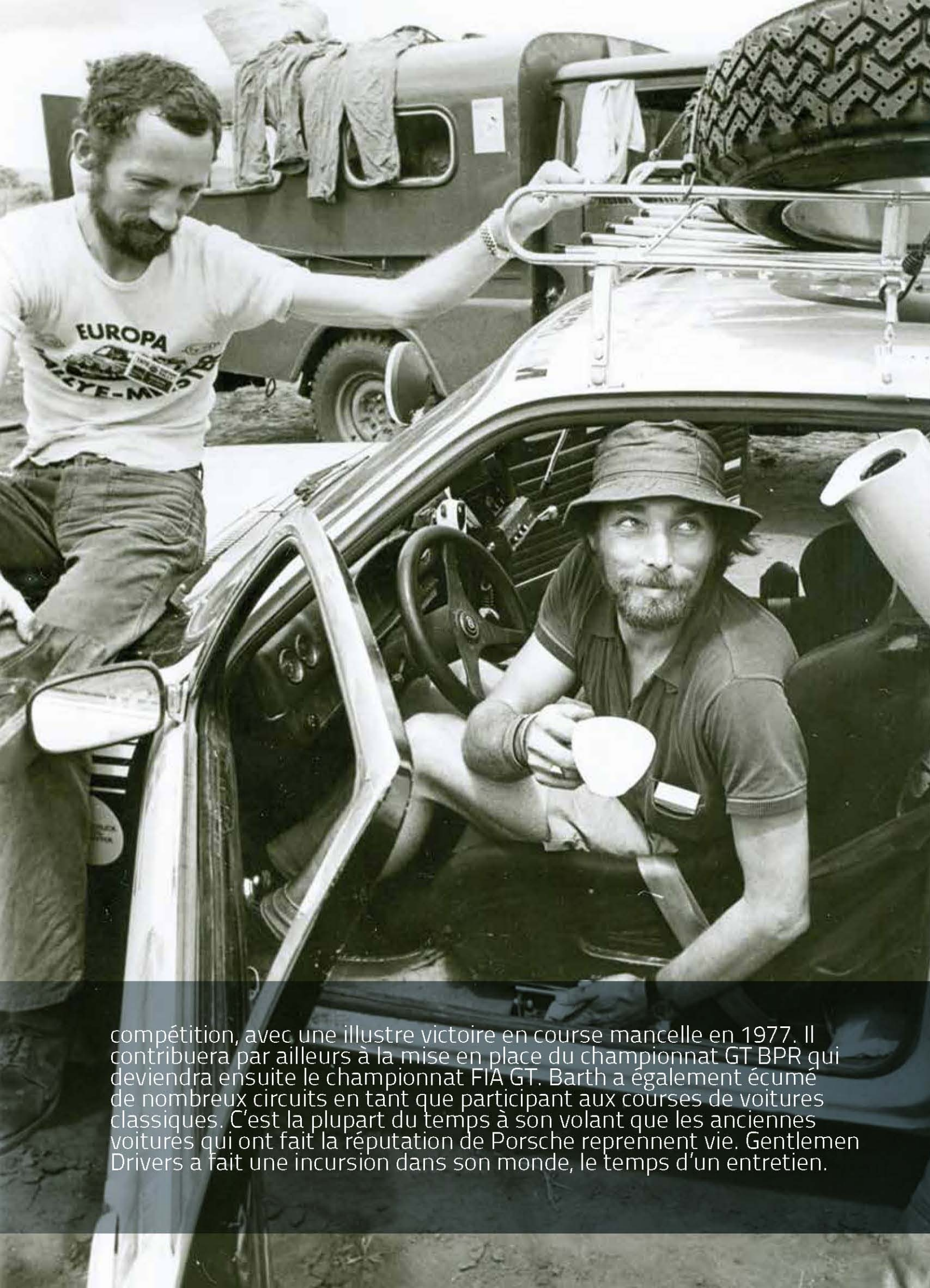




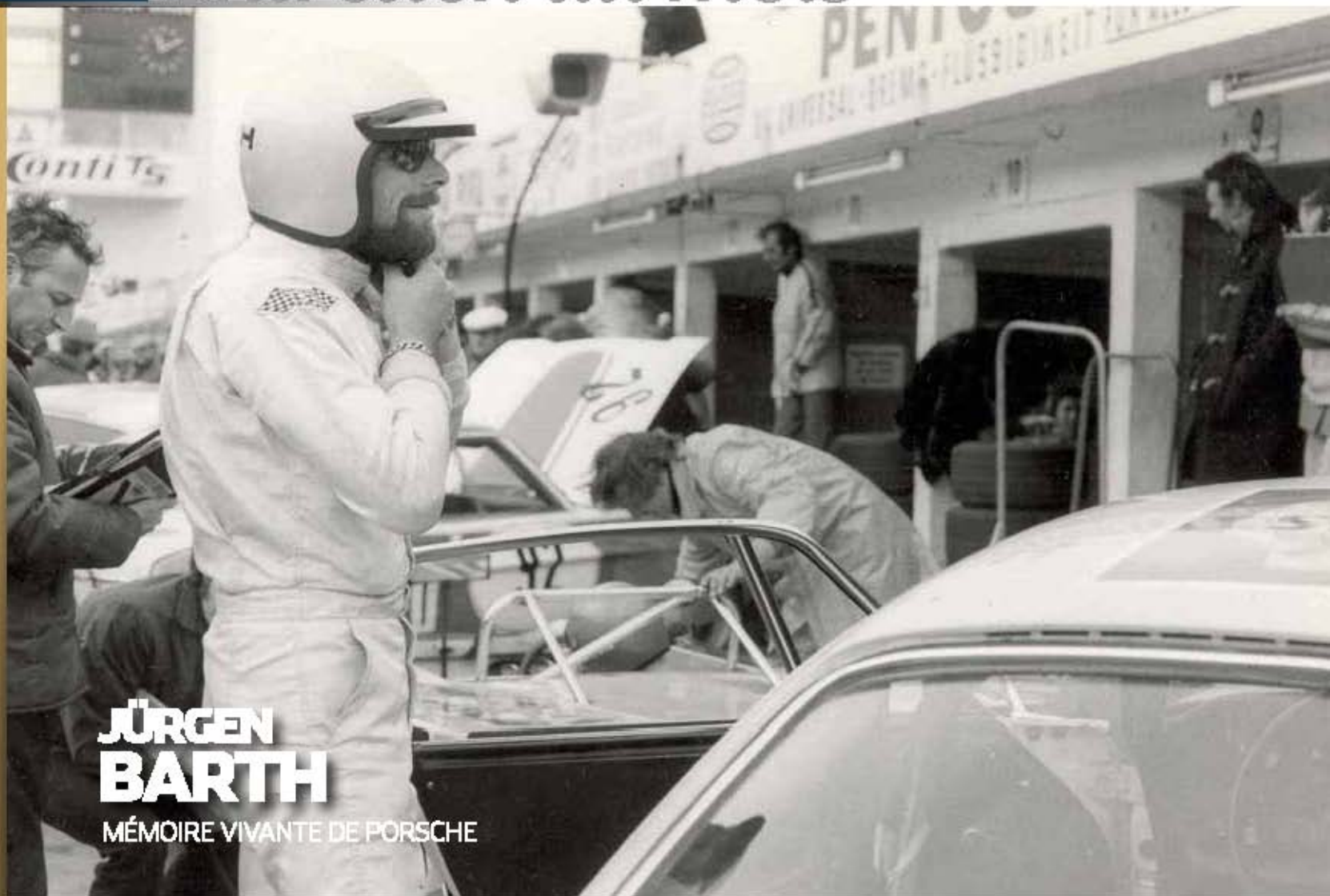
**JÜRGEN
BARTH**

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE

Discret, affable, chaleureux, Jürgen Barth met tout de suite son interlocuteur à l'aise. Et pourtant, l'homme revendique une généalogie et un palmarès qui forcent le respect. Fils du pilote de Formule 1, Edgar Barth, Jürgen a marqué de manière indélébile l'histoire de Porsche en sports mécaniques. Ingénieur et pilote, il est aussi un mécano de premier ordre, à ses débuts chez la marque allemande. Il est ce qu'on peut appeler un pur produit maison depuis son plus jeune âge. Sa force de caractère, son ambition et son amour de l'automobile lui ont permis de briller en



compétition, avec une illustre victoire en course mancelle en 1977. Il contribuera par ailleurs à la mise en place du championnat GT BPR qui deviendra ensuite le championnat FIA GT. Barth a également écumé de nombreux circuits en tant que participant aux courses de voitures classiques. C'est la plupart du temps à son volant que les anciennes voitures qui ont fait la réputation de Porsche reprennent vie. Gentlemen Drivers a fait une incursion dans son monde, le temps d'un entretien.



JÜRGEN BARTH

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE

Racontez-nous vos débuts dans l'automobile ?

Mon père faisait de la course de moto avant la guerre, en Allemagne de l'Est. Après la guerre, il s'est également mis aux courses de voitures en pilotant une EMW (l'équivalent de Porsche en Allemagne de l'Est, Ndlr) et a gagné plusieurs fois le championnat de l'Allemagne de l'Est. En 1956, le gouvernement socialiste a décidé de mettre fin à la course automobile. C'est alors que le directeur de course de Porsche à l'époque qui connaissait mon père, lui a demandé de piloter pour la marque. Et à chaque fois que mon père participait à une course, nous étions obligés, moi et à mère de rester en Allemagne de l'Est. La première course au Nurburgring s'est très bien passée puisque mon père a gagné sa classe et il est monté sur le podium. Mais coup de théâtre, lors de la cérémonie de remise des prix, c'est l'hymne national de la RFA qui a été joué au lieu de celui de l'Allemagne de l'Est. Ceci a déclenché l'ire du gouvernement socialiste qui a interdit à mon père de retourner chez lui. Nous avons pu par la suite rejoindre mon père, qui a décidé de s'installer définitivement en Allemagne de l'Ouest. Pour moi, c'était chouette, parce que je n'allais pas partir à l'école (rires). En 1963, j'ai intégré l'usine et j'ai commencé à faire mon apprentissage en mécanique durant trois ans. Par la suite, j'ai suivi une formation

en business sanctionnée par un diplôme d'ingénieur en industrie. À cet époque, mon père décède et là le directeur course de Porsche me prend sous son aile et m'offre l'opportunité d'intégrer le département course de la marque. En 69-70, j'ai été affecté à l'organisation du rallye de Monte Carlo qui fut d'ailleurs remporté par Porsche. Parallèlement, j'ai commencé à rouler un peu. Mais mon premier vrai fait d'armes s'est accompli en 1971, quand j'ai participé au Mans et que j'ai terminé deuxième de ma classe et neuvième au classement général. Ce fut le début d'une longue histoire d'amour avec cette course mythique où j'ai totalisé 14 participations.

Quel est votre premier souvenir en rapport avec le sport automobile ?

Quand j'avais peut-être 4 ans, mes parents m'ont emmené avec eux au circuit. J'ai reçu une petite moto, et mes parents avaient marqué sur mon casque :
« En cas de perte, veuillez retourner au stand »

Quelle était la voiture dont vous rêviez quand vous étiez enfant ?

Une Porsche, évidemment.

Vous avez vécu une carrière bien pleine en tant



Biographie

1947

Naissance à Thum en Saxe (Allemagne)

1977

Remparte les 24 Heures du Mans en compagnie de Jacky Ickx et Hurley Haywood (sur une 936).

1978

Deuxième place aux 24 Heures du Mans en compagnie de Jacky Ickx et Bob Wollek.

1980

Remparte les 1.000 km du Nürburgring, avec Rolf Stommelen, sur une 908/3 turbo et les 1.000 km de Dijon avec Henri Pescarolo au volant d'une Porsche 935.

1994

Met en place le championnat GT BPR qui devient ensuite le championnat FIA GT en compagnie des Français Patrick Peter et Stéphane Ratel. En parallèle, il crée, en Allemagne, le championnat ADAC GT Masters, réservé au GT3.

JÜRGEN BARTH

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE

qu'ingénieur et pilote avec Porsche. Quels sont vos projets actuels?

Je suis maintenant à la retraite, mais j'occupe bien mon temps. Je travaille toujours pour Porsche en tant que directeur de course de la Porsche Sports Cup allemande, alors que je siège aussi à la Commission historique de la FIA en tant que représentant pour tous les constructeurs. Par ailleurs, je continue à écrire mes livres (7 livres déjà) et mon prochain livre sera sur la mythique Porsche 550. Parfois, il m'arrive de conduire également lors de courses et de rallyes. Je roule toujours en course moderne, mais la plupart des courses que je dispute sont classiques. L'année dernière, j'ai gagné la CR SPA sous la pluie au volant d'une Porsche 935. J'ai terminé cette course en avance d'un tour sur mon poursuivant. Après, j'ai fait le Tour de France historique et j'ai fini sixième au classement général.

Quelle est votre activité actuelle?

Je contribue à l'organisation de différents événements, mais aussi au sein d'auto-écoles en Chine. De plus, je suis actif dans la constitution d'un nouveau type de magasin de vente de voitures, toujours en Chine.

Vous avez été à la tête du BPR (Barth Peter Ratel) qui a relancé les courses GT au milieu des années 90. Que pensez-vous de l'évolution de ce sport?

Pour moi, c'était une fierté que de faire partie de la nouvelle renaissance du « GT Racing ». Et on peut affirmer que nous avons vu juste.

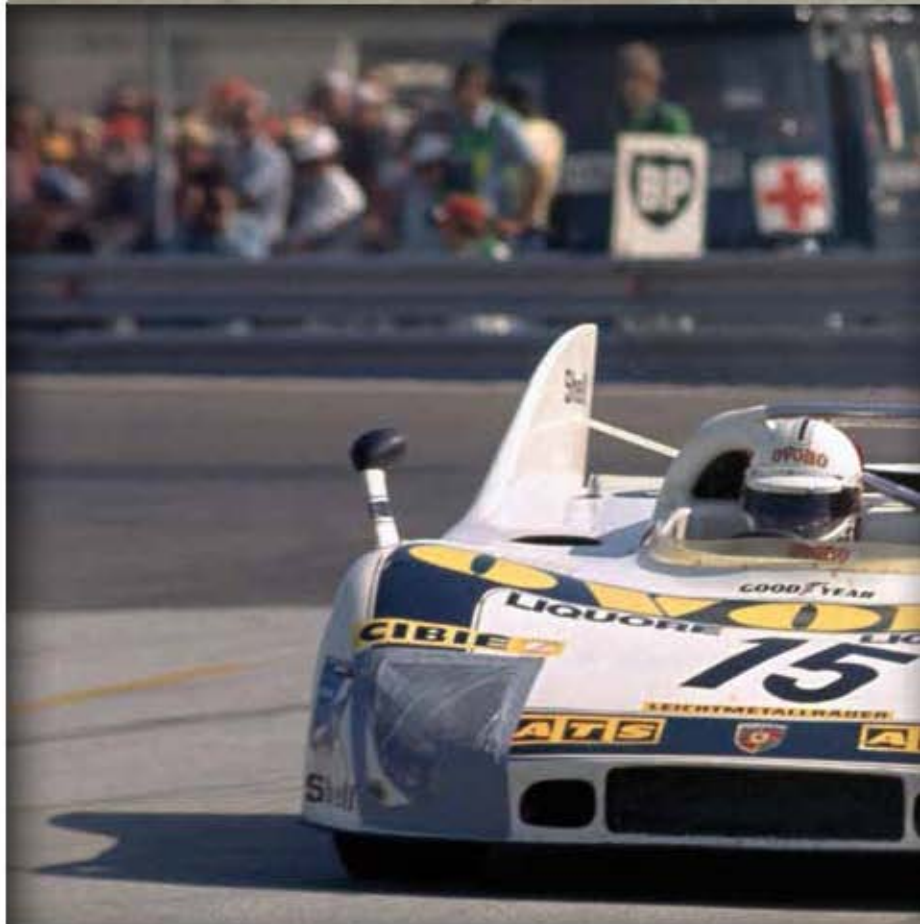
Que pensez-vous de l'engouement pour la Blancpain Endurance Series, qui est l'héritage du BPR?

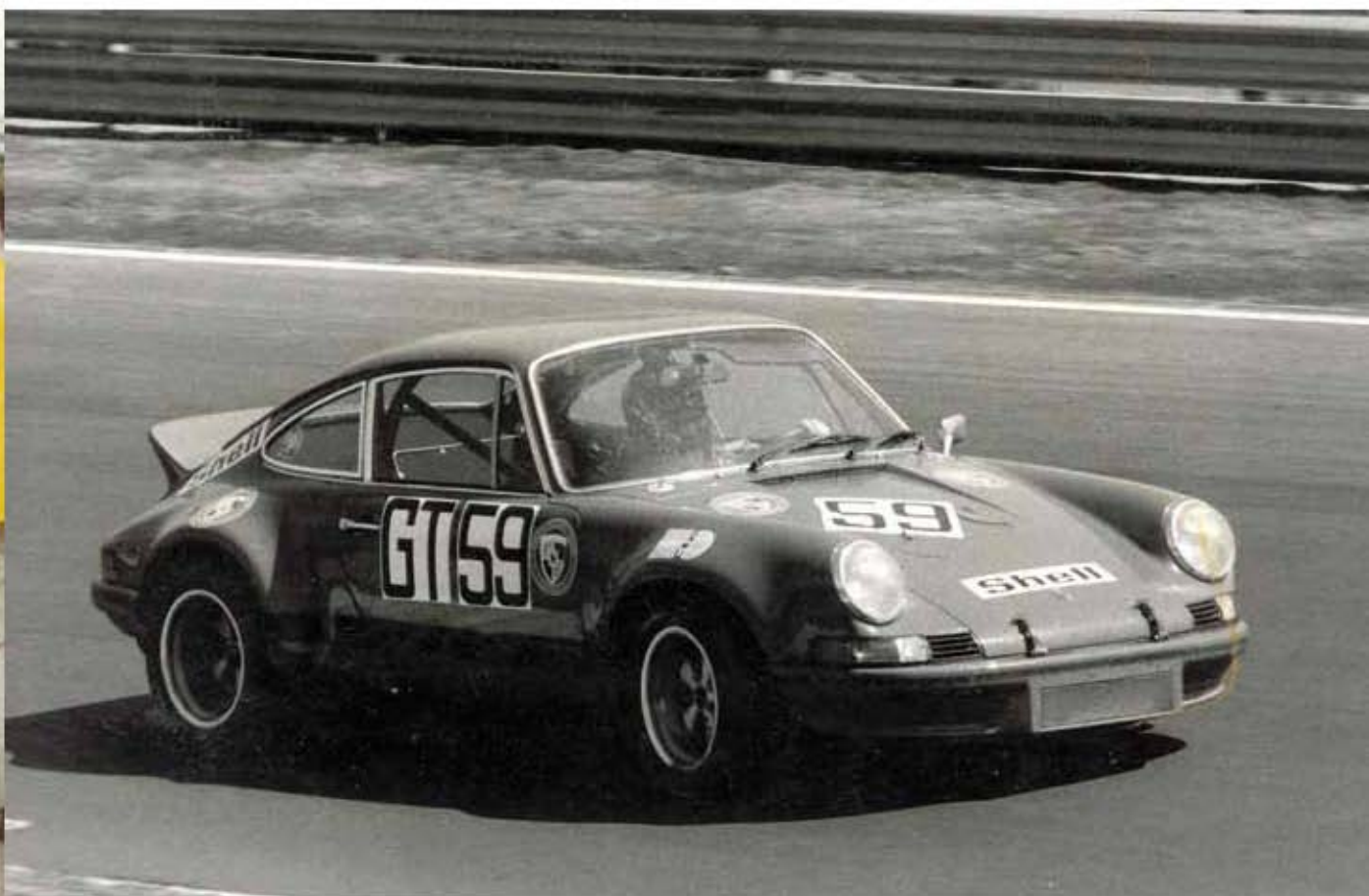
Oui, c'est bien, mais ce n'est pas si facile, d'autant plus que ce type de courses reste onéreux, dans l'absolu.

Comment expliquez-vous l'engouement pour les compétitions et les événements historiques?

C'est simple, les séries modernes de cours, vous imposent chaque année d'avoir une nouvelle voiture, ce qui coûte cher, donc beaucoup d'équipes viennent en Historique, avec leurs jeunes pilotes et ainsi de suite et le problème est qu'ils évincent les anciens pilotes. Nous avons eu quelques cas d'équipes qui maintenant vont même jusqu'à tester en soufflerie leurs voitures anciennes pour améliorer leurs performances. Ceci à mon avis est en désaccord avec l'esprit de ces courses.

En tant qu'ingénieur, que pensez-vous de la balance des performances, qui est utilisée en GT3, mais aussi en LMP1 et GTE maintenant?





Je pense qu'elle est indispensable, car c'est le meilleur moyen de construire des voitures et quand nous avons commencé, c'était exactement dans cet esprit-là. Souvenons-nous qu'à l'époque, une Porsche 911 turbo luttait avec une Ferrari F40 et une McLaren F1, malgré le désavantage théorique de la base « de série » de la voiture de course.

Pensez-vous que les pilotes actuels sont moins conscients du danger dans les courses de sport automobile?

Il y a lieu tout d'abord de dresser un constat : les voitures modernes sont trop rigides. Nous avons vécu ces derniers temps plusieurs clavicules cassées parce que les sièges et les voitures sont trop « durs », rigides et donc absorbent moins certains chocs. Les conducteurs d'aujourd'hui ne conduisent plus autant avec leur feeling, ils conduisent sur base des données fournies par l'ordinateur. C'est aussi la raison pour laquelle nous avons autant d'accidents maintenant dans des endroits qui n'ont jamais été le théâtre de crash auparavant. À cet égard, je citerai l'accident d'Alan Simonsen au Mans.

Quel a été votre bolide préféré parmi tous ceux que vous avez conduits?

Pour moi, la Porsche 908/03, autant en atmosphérique qu'avec le moteur turbo, a été la voiture la plus parfaite que j'ai jamais pilotée. C'est avec cette voiture que j'ai gagné les 1.000 km de Nurburgring en 1981. C'est une voiture extrême dans laquelle tu es presque assis sur l'axe avant. De plus, elle a une tenue de route fantastique, puisqu'elle te donne l'impression de conduire un gros kart. Quant à la voiture de course la plus puissante,

JÜRGEN BARTH

MÉMOIRE VIVANTE DE PORSCHE

il s'agit incontestablement de la 917 d'une puissance de 1.000 ch. Ce bolide est impressionnant, car si les roues ne sont pas bien chauffées, et que tu appuies bien sur le champignon, elles peuvent patiner encore à 200 km/h en quatrième !!!

Quel est votre meilleur souvenir durant votre carrière de pilote?

Gagner Le Mans et les 1.000 Km du Nürburgring, mais aussi de piloter au rallye de Monte Carlo ou dans d'autres, comme le Safari.

Quelle est la course la plus extrême à laquelle vous avez participé ?

Après ma victoire de 1977 au Mans, j'ai participé à un rallye extrême en Australie qui consistait à parcourir 20.000 km en deux semaines ! Une course dantesque, durant laquelle j'ai été victime d'un accident à la fin de la course, mais ce qui est extraordinaire, c'est que j'ai fait un tonneau et malgré le fait de ne plus avoir de freins, j'ai continué à rouler jusqu'à la fin !!!

Avez-vous eu des accidents qui vous ont fait peur ?

Heureusement, je n'ai pas eu beaucoup d'accidents. Mais je me rappelle avoir eu une grosse frayeur lors de la course des 6 heures du Mugello en 1977. À cette époque, la Porsche 935-77 usine faisait ses débuts sur la scène européenne. Cette année-là, la firme allemande avait proposé deux versions de sa célèbre 935. L'une, destinée aux clients, était propulsée par un moteur turbo. L'autre, engagée officiellement, abritait sous son capot un bi-turbo dont la puissance atteint les 630cv pour un poids de 970kg. Seulement trois châssis de ce type ont été assemblés, dont les deux premiers sont donc engagés en Italie. La voiture n°1 qui arborait déjà le nouveau package aéro mis au point par Porsche m'a été confiée et à Jochen Mass, en l'absence de Jacky Ickx, souffrant. Nous sommes arrivés à décrocher la pole position au Mugello. Lors de la course, j'ai été contraint de regagner le stand pour changer mes plaquettes de frein usées. À la sortie du stand, j'ai constaté que je n'avais plus de freins. J'ai tapé très fort dans le mur. C'était très chaud. Je m'en suis sorti indemne, mais la voiture a été complètement détruite.

Comment avez-vous eu l'opportunité de courir au Mans ?

Dans les années 80, je travaillais au service client. J'étais donc pilote de réserve. Mais il y avait tout le temps un pilote qui tombait malade, donc j'ai pu courir dans la Sarthe régulièrement. C'est ce qu'il s'était



passé en 1982. Mais à l'époque, on ne moulait pas un baquet par pilote. C'était le même pour tout le monde. Avec mes grosses fesses, je ne rentrais pas dedans ! Je conduisais sur une fesse, je changeais dans les lignes droites ! Mais en terminant 3ème avec Holbert et Haywood, nous avons assuré le triplé pour Porsche. Pour moi, le meilleur pilote est celui qui est capable de briller en rallye et en endurance.

Qu'est ce que cela représente pour vous d'avoir gagné Le Mans ?

Le Mans, c'est l'une des deux courses les plus prestigieuses du monde, avec Indianapolis. C'est la plus importante course d'endurance du monde. Pour moi, c'était extraordinaire de remporter cette épreuve, car mon père Edgar Barth avait gagné la Targa Florio en 1959, qui était une course extrême. Et j'ai aussi remporté les 1.000 km du Nürburgring, qui était une autre course extrême.

Porsche est revenu au Mans avec une 919 équipée d'un 4 cylindres hybride. La compétition servira-t-elle de laboratoire pour la mise au point de ce type de véhicules ?

Oui, le nouveau règlement du Mans permet d'importantes innovations technologiques. Désormais, on va courir avec des petits moteurs à





la consommation réduite. L'électrique, c'est l'avenir. La compétition va accélérer le développement de la technologie. Je suis persuadé que dans dix ans, on va tous rouler en voiture électrique.

Aujourd'hui, Porsche est peut-être le seul à avoir des pilotes qui sont en même temps ingénieurs. Pensez-vous que ce soit un réel avantage?

Oui, il en a toujours été ainsi dans l'histoire de Porsche, même avant moi. Les ingénieurs de Porsche peuvent aussi conduire les voitures de mieux la voiture.

Comment avez-vous fait pour être au niveau de Ickx et de Haywood?

Je roulais beaucoup en rallye. Je roulais derrière Gérard Larousse en voiture d'assistance, derrière Björn Waldegard ou Vic Elford. Cela m'a permis d'apprendre leur style. Pour moi, le pilotage idéal était celui de Larousse, avec Waldegard. J'ai essayé de faire la même chose qu'eux. Je roulais aussi beaucoup, notamment pour préparer les rallyes en Afrique, qui étaient très exigeants.

Comment faisiez-vous pour aller aussi vite que Jacky Ickx?

Ickx allait vite. Mais en préparation du Mans, nous avions fait un test de 40 heures au Castelet. Il était toujours une seconde plus rapide que moi. Je n'arrivais pas à comprendre pourquoi. Je suis allé le voir rouler et j'ai compris en constatant qu'il passait certains virages, avec un rapport de boîte de plus que moi. J'ai fait la même chose et j'ai réussi les mêmes temps.

Parlez-nous un peu de votre expérience en rallye de voitures de tourisme?

J'ai fait le rallye de Monte Carlo avec la 911 SC en 82. Normalement, cela aurait dû être la dernière participation de Porsche. J'ai fait une demande au management de la marque pour une nouvelle homologation et elle a été acceptée. Du coup, nous avons eu 25 Porsche 911 SCRS et nous avons pu gagner le championnat d'Europe avec Toivonen et le championnat du Middle East avec Rothmans. J'ai aussi roulé pour Subaru au volant d'une Impreza et de la Bibio.

Quels sont les pilotes qui vous ont le plus impressionné?

En premier lieu, Walter Röhrl. Avec Walter, j'ai roulé au Mans. C'était un génie du pilotage en rallye (champion du monde en 80 et 82). Mais pour moi, le meilleur pilote est celui qui est capable de briller en rallye et en endurance. C'est pour cela que Larousse (vainqueur au Mans en 73 et 74 avec Pescarolo) et Waldegard (champion du monde des rallyes en 79) étaient mes idoles. Röhrl ne se mettait jamais en travers. J'ai fait la même chose en rallye et ça marchait pas mal. Avec une Porsche privée, j'ai quand même terminé 8e du Monte-Carlo 81, au milieu des voitures usine.

Pensez-vous que les pilotes actuels sont meilleurs ou plus complets que dans les années 70 ou 80?

Non, pas meilleurs! Mais ils ont moins de courage. Ils ont besoin d'une direction assistée, d'une assistance de freins, etc. et des ordinateurs.

Si vous pouviez changer une seule chose dans la réglementation LMP1, que voudriez-vous modifier?

Je ne sais pas, mais je pense qu'il est temps d'aller vraiment vers les solutions alternatives de propulsion.

Quels conseils donneriez-vous aux promoteurs de courses automobiles et aux organisateurs pour augmenter le nombre de spectateurs autour des circuits?

C'est vraiment difficile, car il y a tellement de choses à prendre en compte aujourd'hui, avec la crise économique. Même la Formule 1 a de terribles problèmes concernant ce sujet.



PORSCHE

*targa*UNE AUTRE FAÇON
D'ENLEVER LE HAUT

Modèle à part dans la gamme 911, la Targa a toujours constitué une alternative originale pour ceux qui voulaient rouler cheveux au vent sans pour autant opter pour le cabriolet. Au fil des générations, la Targa s'est bonifiée, offrant à la fois l'identité de Porsche et un concept décalé axé sur la conduite en mode cruising.







Les premiers modèles avaient une particularité, dans la mesure où ils étaient équipés d'une vitre arrière en plastique zippée, ce qui permettait quand on la retirait de totalement ouvrir l'espace arrière. Mais cette vitre rendait la voiture vulnérable aux effractions.

À la fin 1965, Porsche a décidé d'arrêter la production de la 356 C cabriolet et du coup, il n'y avait plus de version découvrable dans son catalogue. D'où la décision de Zuffenhausen de produire un remplaçant de ce modèle, même s'il ne représentait alors que 16,5 % de la totalité de la production de la marque.

Avant de se lancer dans cette entreprise, une question se posait avec acuité : fallait-il concevoir la future découvrable directement à partir du coupé 911 ou bien partir quasiment d'une feuille blanche ? Le designer en chef, Ferdinand Porsche, était favorable à cette dernière solution, jugeant qu'un cabriolet était plus beau avec une forme tri-corps et que la ligne de la 911 n'était pas très adaptée à cette transformation.

Mais ce souhait était resté un vœu pieux, en raison essentiellement des réglementations techniques américaines. La version découvrable, même si elle était jugée nécessaire ne représentait finalement encore qu'un faible pourcentage des ventes. Les designers et ingénieurs ont alors eu pour consigne de concevoir la version découvrable, à partir de la structure du coupé. Ce qui caractérise le plus le concept Porsche Targa, c'est cette barre transversale qui vient renforcer la caisse juste derrière les ouvrants, car le toit ôté du coupé ne pouvait plus remplir ce rôle.

Mais ce n'était pas la seule raison qui avait guidé ce choix, comme l'a expliqué Butzi Porsche : Tout d'abord cet arceau de sécurité répondait aux exigences des autorités américaines en matière de sécurité routière, ainsi que pour les compétitions automobiles. Par ailleurs, sa présence permettait de concevoir une structure couvrante qui ne risquait pas de se gonfler à haute vitesse comme c'était souvent le cas sur les systèmes découvrables traditionnels de l'époque.

La première apparition du concept Porsche Targa a eu lieu au Salon de Francfort, en septembre 1965. Porsche avait présenté sa 911 Targa comme « le cabriolet le plus sûr du monde ». Mais il a fallu attendre plus d'un an avant de voir le premier modèle de série sortir des chaînes en 1967, car la conception d'une structure ne se gonflant pas sous l'effet de la vitesse s'est révélée plus compliquée que prévu à mettre au point.

Les premiers modèles avaient une particularité, dans la mesure où ils étaient équipés d'une vitre arrière en plastique zippée, ce qui permettait quand on la retirait de totalement ouvrir l'espace arrière. Mais cette vitre rendait la voiture vulnérable aux effractions et s'est avérée fragile au point de rétrécir si on la retirait lors de trop basses températures. Il était alors impossible de la remettre en place ! Elle fut rapidement remplacée par une structure en verre.

Ce qui va réellement distinguer le concept Targa et forger son identité, c'est l'arceau de sécurité. On lui a donné volontairement un aspect inox brossé pour contraster avec le reste de la carrosserie. Butzi Porsche revendique la paternité de ce choix stylistique pour, dit-il : « Bien montrer que cet arceau de sécurité amène de la rigidité et de la sécurité ». Réticent au



Ce qui va réellement distinguer le concept Targa et forger son identité, c'est l'arceau de sécurité. On lui a donné volontairement un aspect inox brossé pour contraster avec le reste de la carrosserie.

Si les origines du concept Porsche Targa reposent avant tout sur une vision très réaliste du marché, cette



carrosserie que l'on peut qualifier de semi-ouverte procure des plaisirs de conduite inédits. Elle a su évoluer au fil des générations afin de répondre aux desiderata de la clientèle.

début, il est maintenant totalement acquis au choix du concept Targa, aussi bien sur le plan technique que stylistique. Mais tout le monde n'a pas adhéré à l'idée, loin s'en faut. Ainsi, Harald Wagner, responsable des ventes en Allemagne à l'époque, a carrément désapprouvé le style, la première fois qu'il a vu la Targa. Aussi la production de la 911 Targa a dans un premier temps été sous-estimée alors que celle-ci rien que pour le marché ouest-allemand a représenté par la suite jusqu'à 40 % des ventes. D'ailleurs, la Porsche 914 reposera quant à elle totalement sur ce concept. Cette déclinaison tient sa dénomination Targa de la célèbre course la Targa Florio remportée à plusieurs reprises par Porsche en Sicile. Pas moins de 11 succès dans cette compétition redoutable entre 1956 et 1973, date de la dernière victoire de Porsche et aussi de la dernière épreuve de cette course devenue mythique.

Si les origines du concept Porsche Targa reposent avant tout sur une vision très réaliste du marché, cette carrosserie que l'on peut qualifier de semi-ouverte procure des plaisirs de conduite inédits. Elle a su évoluer au fil des générations afin de répondre aux desiderata de la clientèle. Ainsi, en est-il du concept à toit panoramique rétractable à partir de la 911 (993), qui offre une clarté exceptionnelle même toit fermé, une ligne que les designers sont parvenus à sublimer, rendant la 911 plus fine et plus élégante, avec un hayon en verre permettant un accès plus aisé vers la partie arrière de l'habitacle.

911 2.0 (1964-1969)

La 911 Targa 2.0 est la toute première Targa commercialisée. Son toit est en plastique et peut se loger dans le coffre ou sur les places arrière. La lunette arrière souple en vinyle peut être dézippée. L'arceau, lui, est chromé. Détail important, la 911 2.0 Targa n'a rien à voir avec la 911 2.0 T : la version T signifie « Touring » et désigne les modèles d'entrée de gamme.

912 (1965-1970)

La 912 est un modèle à part que l'on décrit comme une version « sage » de la 911. Sous une ligne de 911 se cache non pas un flat-6 mais un flat-4 avec une cavalerie moins importante. Pour la version Targa, pas d'évolution concernant le principe.

911 2.2 (1969-1971)

Seul petit détail qui différencie à l'œil une 911 2.2 d'une 2.0 est l'autocollant apposé sur la vitre arrière signalant une cylindrée supérieure. Près d'un tiers des 911 2.2 ont été produites en carrosserie Targa.

911 2.4 (1971-1973)

Les changements arrivent avec la 911 2.4 : puissance moteur augmentée, répartition des masses optimisée, nouveau tableau de bord imitation cuir, rétroviseurs rectangulaires. La Targa bénéficie également de ces transformations. Il y a lieu de noter que l'arceau n'est plus forcément chromé, mais peut être peint en noir.

911 2.7 (1974-1977)

La 911 2.7 est la première 911 à pouvoir vraiment être personnalisée, mais si un propriétaire de 911 2.7 ou Carrera 2.7 pouvait choisir la finition extérieure



(jantes Fuchs en option, chromée, noires ou couleur de la carrosserie, finition chromée des entourages de vitres ou noires ...), les acquéreurs de Targa devaient se contenter d'une finition exclusivement noire, tant sur les jantes que sur les entourages.

911 3.0 (1976-1977)

Si les 911 type 930 font généralement référence à la première génération de 911 Turbo, il faut savoir que le nom de code de la 911 3.0 était « 930 Carrera 3.0 ». En effet, le moteur de la 911 3.0 a servi de base pour la version Turbo. Il était d'ailleurs possible de commander sa 911 Targa 3.0 avec le « Turbo Look » !

911 SC (1978-1983)

Arrivant dans une période où les Porsche à moteur avant avaient du succès, la 911 SC affiche sa filiation avec les 911 « Classic ».

911 3.2 (1984-1989)

La 3.2 est l'une des 911 les plus appréciées des porschistes. Et pour cause, la 911 3.2 est la dernière Porsche à se conduire sans assistance électronique. Elle n'est pas trop gourmande en carburant, son moteur est inépuisable ... Il faut signaler au passage la commercialisation d'une 911 Targa 3.2 baptisée « Jubilé », commémorant les 25 ans de la 911 et le 250.000^e exemplaire construit. Les modèles « Jubilé » ont été produits à 875 unités, déclinés en coupé, cabriolet et targa.

Génération 964 (1989-1993)

La 911 type 964 affiche une nouvelle silhouette, déploie son aileron à 80 km/h pour une meilleure assise sur la route et devient plus respectueuse de

l'environnement : tous les éléments en plastique de la 964 sont recyclables et la peinture est apposée par un système à eau. La Targa bénéficie de toutes ces évolutions et le toit en plastique démontable vit ses derniers instants sur cette génération ...

Génération 993 (1994-1998)

Dernière 911 à être refroidie par air, elle fait partie, avec la 911 3.2, des modèles les plus appréciés. Avec cette génération, c'est le concept même de la Targa qui est révisé : le toit démontable est remplacé par un toit transparent qui coulisse sous la lunette arrière.

Génération 996 (1997-2005)

Cette génération de 911 n'a guère fait l'unanimité dans le cœur des porschistes avec son moteur 3.4 jusqu'en 2001 puis 3.6 au-delà. Pourtant, la Targa n'est devenue harmonieuse qu'à partir de cette génération. Certains propriétaires ont cependant noté quelques bruits d'air au niveau du toit.

Génération 997 (2005-2012)

La 911 type 997 Targa conserve son identité visuelle avec son toit vitré, d'une surface de 1,54 m², qui se compose d'un toit ouvrant très raffiné à l'avant et d'un hayon particulièrement maniable à l'arrière. Elle est disponible en deux versions : la 911 Targa 4 et la 911 Targa 4S, qui sont propulsées respectivement par un 3,6 et un 3,8 litres.

Au final, la Targa occupe depuis ses débuts une place à part dans la gamme 911, appréciée des conducteurs recherchant un modèle un peu exclusif et un certain « art de conduire », mêlant sportivité sans excès et conduite décontractée à l'air libre.

par Lina Mouafak

DUCATI

MONSTER 821

Ducati lève une partie du voile recouvrant son attendue nouvelle Monster 821, un roadster aux lignes similaires à celles de la Monster 1200 destinée à remplacer la 796. Avec son moteur 821 cm³ en droite ligne des Hyperstrada, la Monster 821 cm³ propose une nouvelle entrée de gamme à un large public féru du style unique de ce populaire roadster.

La Monster constitue depuis deux décennies la figure de proue de la gamme populaire des motos du constructeur italien (avec près de 300.000 unités produites !). L'arrivée de cette Monster 821 cm³ compte donc bien parmi les événements très importants dans l'actu Ducati. Avec ce nouveau roadster «midsize» au style très affirmé, la marque vise le grand public et donc le «gras» du marché avec des arguments évidents, à commencer par sa technologie, inspirée de la nouvelle Monster 1200S et faisant ici la part belle au moteur découvert sur le récent trail Hyperstrada. Le bloc Testastretta 11° 821 cm³ refroidi par eau est promis ici pour 112 ch et 9,1 m/kg en version libre pour un poids à sec de 179,5 kg.

La nouvelle Ducati dispose aussi d'un ABS proposant trois degrés d'intrusion et qui se charge de seconder le travail des étriers Brembo 4-pistons à fixation radiale installés à l'avant. Ce système de freinage ne devrait

avoir aucun mal à stopper les 179,5 kg à sec annoncés pour ce nouveau «Monstr-eau» (+10,5 kg par rapport au M796 avec ABS).

La hauteur de selle est réglable pour s'adapter aux différents gabarits, signe qu'avec la Monster 821, Ducati entend proposer son style renouvelé au plus grand nombre. La marque assure que sa partie cycle articulée autour d'un cadre treillis acier fait appel à d'excellentes suspensions.

La Monster 821 est proposée en deux versions, désormais bien connues chez le constructeur : Dark avec habillage noir mat, cadre noir et jantes noires, tandis que le Monster 821 «standard» est disponible en rouge avec cadre rouge et jantes noires ou blanc satiné avec cadre rouge et jantes rouges mates. Les livrées rouge et blanche sont toutes les deux équipées d'un capot de selle assorti à la couleur du réservoir.



Bell & Ross

BR B-Rocket

Issue d'un nouveau partenariat avec Shaw Harley Davidson, l'horloger Bell & Ross présente avec fierté la nouveauté 2014 de la marque, un concept-bike à la silhouette pure et musclée qui évoque l'extrême modernité des années 60 et les tout premiers avions à réaction américains. Plus qu'une moto, un mythe, et qui se trouve complété par deux montres, émanant directement de la B-Rocket: la BR 01 et la BR 03 B-Rocket.

Bell & Ross n'a cessé de sublimer l'esthétique des outils dédiés à l'aviation et aux belles mécaniques fonctionnelles. En 2011, l'horloger avait réussi à passer de l'air à la terre en concevant avec l'équipe britannique Shaw Harley Davidson Speed & Custom - une moto exclusive : le Nascafe Racer. Cette moto au look racé avait sillonné la planète et remporté de nombreux prix à Londres, Dublin (Irlande) et Sturgis (États-Unis) avant d'être désignée moto personnalisée la plus célèbre du monde.

Cette année, la maison horlogère présente une moto totalement exclusive, réalisée une nouvelle fois avec les ingénieurs de Shaw Harley Davidson, qui partagent les mêmes valeurs d'innovation, de performance et de précision que la marque. Cette moto unique s'inspire de l'univers légendaire des premiers avions à réaction conçus aux États-Unis, dans le secret des années 60.

Dans le sillage de la B-Rocket, Bell & Ross présente deux montres complémentaires par leurs fonctions et leur taille. Chronographe de 46mm de diamètre, la BR 01 B-Rocket possède un grand compteur des minutes, bordé d'une échelle tachymétrique, qui donne la priorité à la mesure des temps courts et permet ainsi une lecture immédiate de la performance. Trois compteurs auxiliaires complètent ces informations : totalisateur 60 secondes, 30 minutes et 12 heures.

Le compteur de la petite seconde, placé à trois heures, reprend les codes graphiques utilisés pour les tests des véhicules expérimentaux.

Dans une version plus horlogère, la BR 03 B-Rocket abrite 2 complications dans un boîtier de 42 mm en acier poli-satiné: une grande date et un indicateur de réserve de marche. Au niveau du guichet, le cadran présente des zones ajourées qui laissent apparaître les disques fonctionnels de la grande date, mettant en exergue la sophistication du mécanisme. Placé à 6 heures, le compteur circulaire de la réserve de marche rappelle les jauges à essence des motos ou les voitures de course.

Les deux montres sont motorisées par un mouvement mécanique à remontage automatique suisse.

Le graphisme de leur cadran noir mat rappelle les compte-tours de moto et les tableaux de bord des automobiles et des avions. Les aiguilles des heures et des minutes sont squelettées et dotées d'un revêtement photoluminescent. Un triangle rouge, placé en repère à 12h, fait écho à celui qui est visible sur le compte-tours et les turbines de la B-Rocket.

Les deux montres s'habillent d'un bracelet de cuir noir matelassé, avec doublure et tranches rouges, façonné comme la selle de la B-Rocket. Elles sont étanches à 100 mètres, et équipées d'un verre saphir traité antireflet.



Bell & Ross

BR 03-92

3

SWISS

MADE

L'Homme

Hôtel & Resort

par Antoine Delmas

TAHITI Beach Club

Qui n'a pas connu et passé de belles journées d'été, durant sa jeunesse, à Tahiti Plage ?

En effet, depuis les années 1950, le Tahiti Plage, a vu passer des générations de Marocains. Devenu le Tahiti Beach club, il continue de nourrir les souvenirs du passé, tout en étant résolument tourné vers l'avenir. Il offre à ses adeptes un cadre des plus agréables. Sur deux hectares, plage privée et piscines invitent à la détente et au farniente, sur de larges beds en cuir blanc.



Touchée par la houle en janvier dernier, la piscine privée a su se remettre sur pied. Une enveloppe budgétaire de 11 millions de DH a été consacrée à la reconstruction de tout le site. Le Tahiti a prévu un système d'évacuation via la construction de digues en métal démontables, en cas d'alerte météo.

Le Tahiti Beach Club a dû malheureusement renoncer à la brasserie « Chez Joe », très exposée. Néanmoins, le restaurant le « Pilotis », a été revisité. Aujourd'hui, sa terrasse et sa salle de conférences peuvent accueillir jusqu'à 200 personnes. La décoration du lounge bar quant à elle a été repensée dans des tons afro-coloniaux. Sa superficie atteint aujourd'hui 1.300m² et l'espace compte quelque 400 places assises. C'est une bonne nouvelle, surtout durant le mois de ramadan, où

les estivants pourront profiter de ftours animés.

Le Tahiti Beach Club s'est doté aussi d'un terrain de mini-foot, de deux parcs de jeux pour enfants, d'une piscine couverte pour les amateurs d'aqua fitness et d'une boutique estivale. Les amateurs de surf pourront retrouver leurs « cours d'été » à Surfland.

Autre nouveauté, le Resort réserve à ses dients un accueil personnalisé, en mettant à leur disposition une conciergerie de luxe, entièrement dédiée à leur confort et à leur bien-être. Bref, le malheur des uns fait le bonheur des autres et dans ce cas, les dients du Tahiti Beach Club peuvent largement en témoigner !

MONTECRISTO

Open Eagle



Probablement le Puro le plus intéressant actuellement sur le marché. Bateau amiral de la nouvelle gamme Open, le Eagle est sans aucun doute le roi dans ce module de connaisseurs. L'Open Eagle offre d'entrée de jeu une palette des plus intéressantes. Boisé, café torréfié et quelques notes de cuir entrent dans la danse d'une manière très ordonnée, sans complexité exagérée.

La gamme «Open» de Montecristo signifie, ou signifiait, l'ouverture du marché avec les USA, dans l'hypothèse de la levée de l'embargo cubain par les États-Unis d'Amérique, avec l'arrivée du Président Barack Obama à la Maison Blanche en vain, puisque c'est le reste du monde qui rafle la mise.

Cette grande marque, dont la renommée est depuis longtemps internationale, a vu le jour en 1935, sous les auspices de MIM. García et Menéndez -ce dernier étant propriétaire de la maison H. Upmann. On raconte même qu'à leurs débuts, ces cigares ne furent guère appréciés des amateurs qui leur préféraient la gamme H. Upmann, plus prestigieuse. Les années qui ont suivi ont prouvé, néanmoins, toutes les qualités de Montecristo, qui est dès lors devenu une marque incontournable.

L'Eagle est un module de type Geniales (Canonazo) aux caractéristiques de cigare plutôt léger, avec une cape colorado, lisse et bien tendue. Il est spécialement conçu pour ceux les novices en matière de cigare. C'est un superbe Habano de corps moyen, parfaitement adapté pour ceux qui aiment les cigares légèrement aromatisés. Ce cigare spécial des Caraïbes fait 150 mm ou 5,9 pouces de longueur et son calibre est de cinquante-quatre (54). Il offre une large gamme

*C'est un superbe
Habano de
corps moyen,
parfaitement
adapté pour ceux
qui aiment les
cigares légèrement
aromatisés.
Il est spécialement
conçu pour ceux les
novices en matière
de cigare.*

d'options pour tous les amateurs. À cru, l'arôme de chocolat et de bois sont bien présents. L'embrasement s'opère aisément, les premières bouffées sont onctueuses au palais, avec des tonalités de vanille et de cèdre, un grand sentiment de douceur, sans trop de complexité. La cendre assez compacte confirme la bonne qualité de cette vitole. Le second

tiers confirme la douceur du début et la grande linéarité de l'Eagle. Le final fait renaître des arômes de bois. Ce cigare est à recommander à des amateurs voulant expérimenter ce type de module. Il peut être fumé pendant les premières heures de la journée. Sa force est moyenne et il est parfaitement équilibré. Il offre différentes gammes de saveurs.



Evasion de rêve

CIRCUIT DU VAR

Le circuit du Luc ou circuit du Var est un circuit automobile français situé dans le département du Var près des communes de Gonfaron et de Le Luc. Le circuit est homologué par la CNECV depuis 2010, sa longueur est de 2.400 m ou 2.200 m selon la configuration et sa largeur de 9 m. Le circuit est un vrai centre de loisirs, son plan d'eau et ses espaces boisés sont autant de lieux propices à la détente.





Réalisé en 1965 pour effectuer les premiers essais d'AGS (Automobiles gonfaronnaises sportives), il est maintenant sous la direction du Conseil général du Var. Le circuit a deux tracés, un de 2.200 mètres rapide et l'autre de 2.400 mètres avec un passage par un « S ». Il est idéal pour les voitures rapides, la piste étant en bitume élastomère. Avec ses deux lignes droites et ses virages techniques, cela fait de lui un circuit aimé des passionnés de sport automobile. Après qu'AGS formule 1 ait renoncé à la compétition, il s'y organise un grand nombre de stages de pilotage loisir, de la

Formule 1 à la Formule 3 ou des stages de pilotage sur Ferrari ou Peugeot 905.

En effet, le circuit du Var était la piste d'essais et de développement de l'écurie AGS, engagée en Championnat du monde F1.

Son tracé offre les garanties indispensables au plaisir du pilotage en Formule 1 : Grandes courbes pour ressentir les appuis, deux lignes droites pour profiter pleinement des 650 cv du V8 Cosworth et gros freinages pour apprécier l'efficacité des freins en carbone. D'un développé de 2,2 km, il est facile à





mémoriser et permet aux pilotes de se concentrer très rapidement sur le pilotage.

La société AGS, qui a couru en Formule 1 entre 1986 et 1991, y possède son usine et son siège social. Le circuit sert de support au stage organisé par la société AGS depuis 1992.

Outre ses stages quasi-quotidiens organisés sur le Circuit du Var, AGS Formule 1 propose une sélection des plus beaux tracés européens homologués F1. AGS Formule1 peut ainsi organiser, à la demande, un stage

personnalisé et inoubliable offrant les conditions optimales de sécurité et de plaisir de pilotage.

Le parc de voitures est ouvert à la location pour les stages de pilotage ou les baptêmes de vitesses. Tous ces stages sont particulièrement encadrés par un personnel hautement qualifié et diplômé. Les normes de sécurité du circuit du Var sont des plus draconiennes. La présence de médecins est obligatoire pour les organisations d'événements pour motos et Formule 1.



par Antoine Delmas

Uli Hack

Né en 1960

(traben-trarbach / mosel)

Artiste indépendant à ses débuts en 1989, et après des unes pour le magazine automobile japonais PICCARS, Uli Hacks dessina le calendrier 1994 de Ferrari.
de 1998 à 2000, il conçut les affiches pour le compte de la FIA du championnat du monde de Formule 1.
Il est depuis 2010 le directeur créatif du Musée Louwman.





Le Mans '77

Jürgen Barth

11.11.94

Gentlemen DRIVERS



MAGAZINE



www.gentlemendriversmag.com

Bulletin d'abonnement

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

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH

2 ans : 450 DH



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

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

GENTLEMEN DRIVERS MAGAZINE PRESENTE

Gentlemen
DRIVERS
MAGAZINE

AWARDS



CONCOURS DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE 2014

8 et 9 NOVEMBRE 2014
AU ROYAL MANSOUR MARRAKECH



ROYAL MANSOUR
MARRAKECH

Jeep avec



JEEP® GRAND CHEROKEE, VIVEZ LA LIBERTÉ AUTREMENT



Jeep Grand Cherokee.

De l'héritage emblématique de la marque Jeep, est né le nouveau Grand Cherokee, le Must de Jeep, en termes de technologie et de design.

Avec ses lignes séduisantes, son intérieur raffiné et ses performances inégalables sur tous les terrains, le nouveau Grand Cherokee combine parfaitement luxe et performances.

Vivez la conduite autrement au volant du plus primé des 4x4!

Jeep est une marque de Chrysler Group LLC.



Jeep