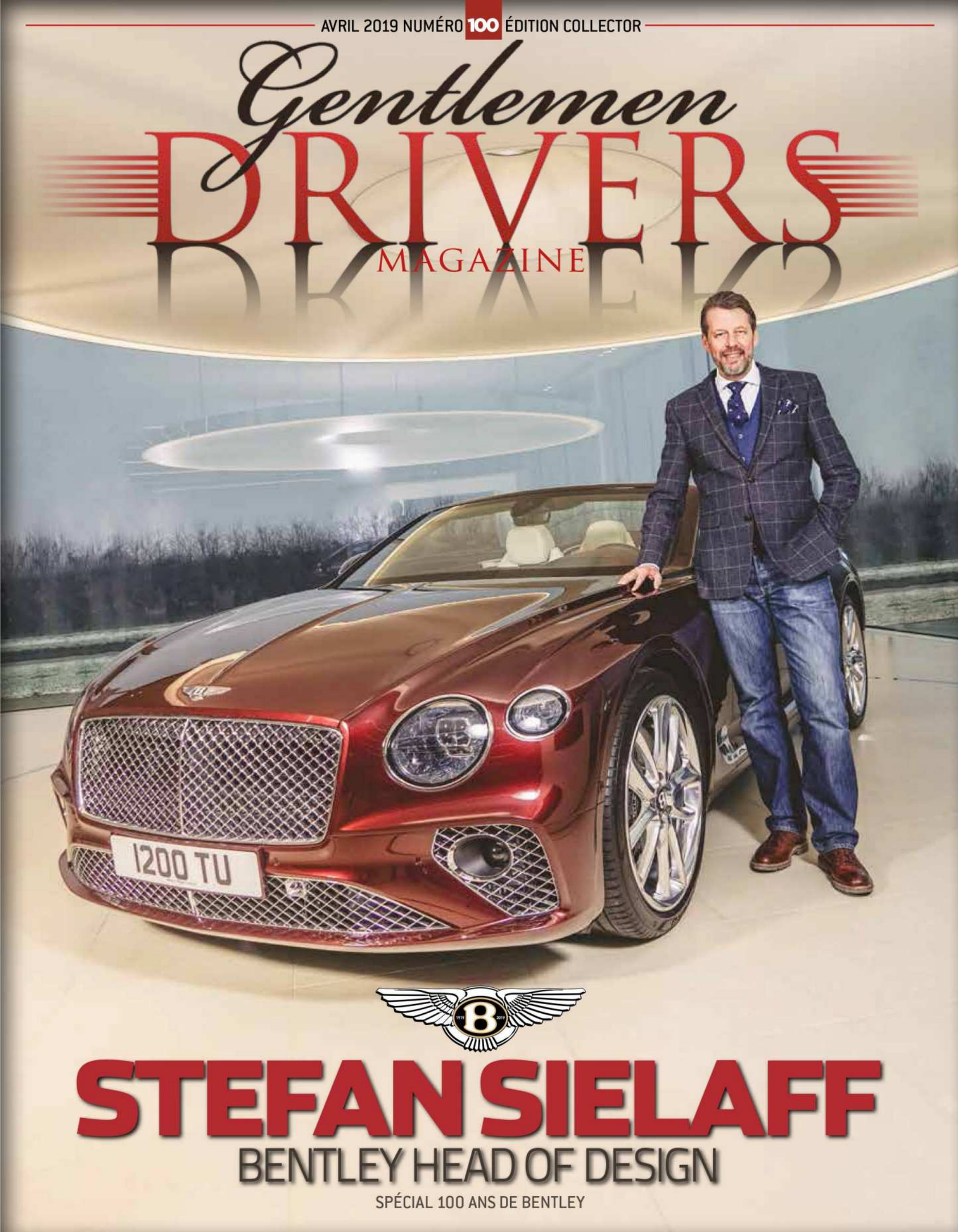
AVRIL 2019 NUMÉRO 100 ÉDITION COLLECTOR

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



STEFAN SIELAFF

BENTLEY HEAD OF DESIGN

SPÉCIAL 100 ANS DE BENTLEY

Édito

Chers lecteurs

Le jour ou nous avons lancé le magazine Gentlemen Drivers, nous n'imaginions pas un seul instant que ce que nous étions en train de réaliser était un nouveau concept dans le monde de la presse automobile mondiale ! Oui, chers lecteurs, le concept Gentlemen Drivers est unique, puisque dès notre 1re édition, nous nous sommes fixés pour objectif de vous transmettre notre passion de l'automobile, en faisant intervenir des personnalités mondiales du domaine, tout en apportant une forte valeur ajoutée au paysage médiatique automobile marocain. Cela fait 8 ans et 4 mois que l'aventure se poursuit et nous en sommes au 100e numéro et cela grâce à votre soutien et à votre fidélité. Et nous pouvons être fiers du bilan de nos réalisations, inédites au Maroc et même à l'échelle du monde ! Jugez-en par vous-mêmes : 17 collectionneurs, 12 constructeurs, 15 pilotes, 23 designers et 20 gentlemen appartenant à 14 nationalités.

Pour célébrer dignement ce 100e numéro, nous recevons en entretien un grand monsieur de l'automobile de luxe : Stefan Sielaff, directeur du design d'une des marques les plus prestigieuses au monde, Bentley.

Au menu également, une voiture unique, estampillée du logo de la marque du cheval cabré, la One Off, fabriquée spécialement à la demande d'un client et dotée de caractéristiques techniques exceptionnelles. Vous aurez aussi le loisir de découvrir la nouvelle génération du Mercedes GLE, sous toutes ses facettes.

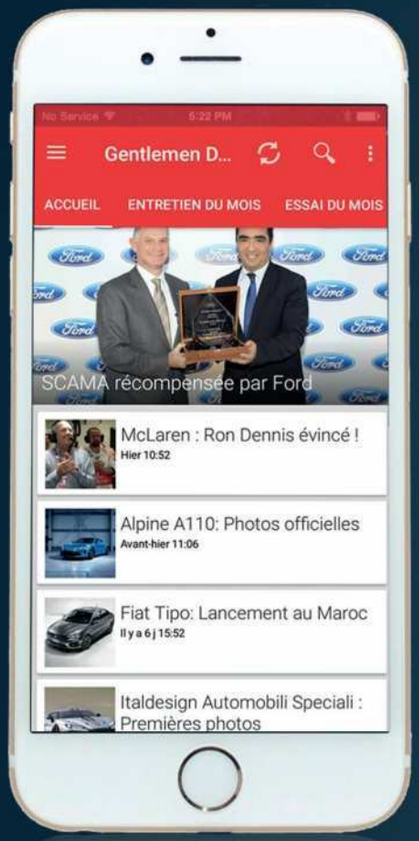
Dans la rubrique essais, nous partagerons avec vous un moment exceptionnel, la prise en main du Bentayga Mulliner à Crewe, berceau historique de l'illustre marque anglaise. Les nouvelles générations du Porsche Macan et des BMW 750 i et 850 i seront également de la partie.

Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle, avec les rubriques montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées.

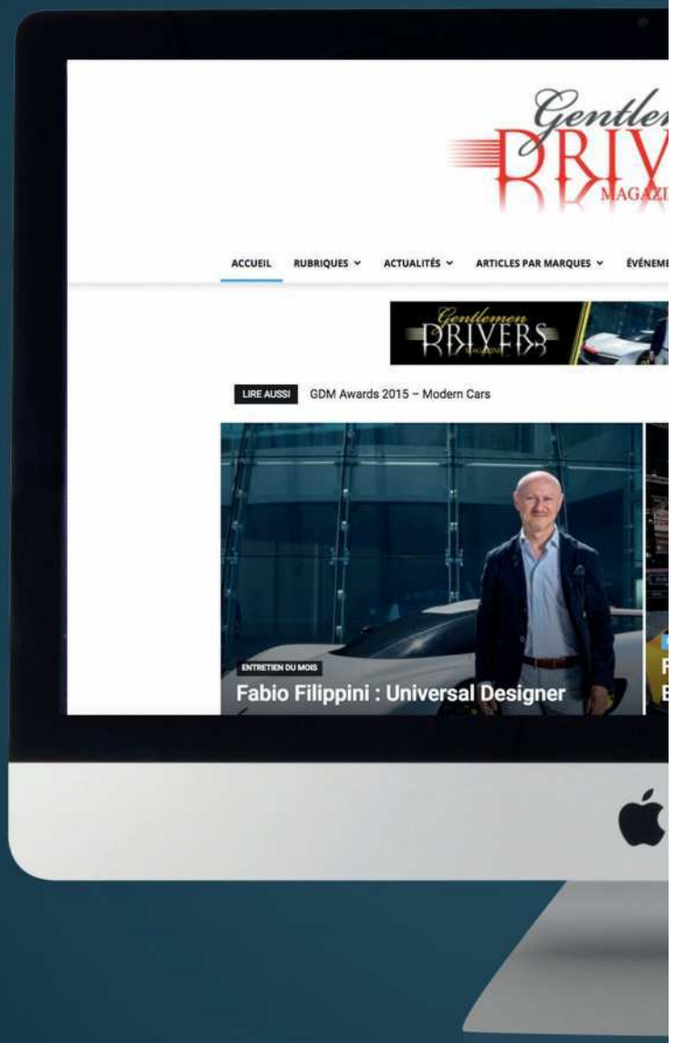
Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une très bonne lecture de ce centième numéro et pour ne rien perdre de l'actualité automobile, n'oubliez pas de télécharger nos applications mobiles.

Ahmed Kseibati

Gentle
DRIV
MAGAZ



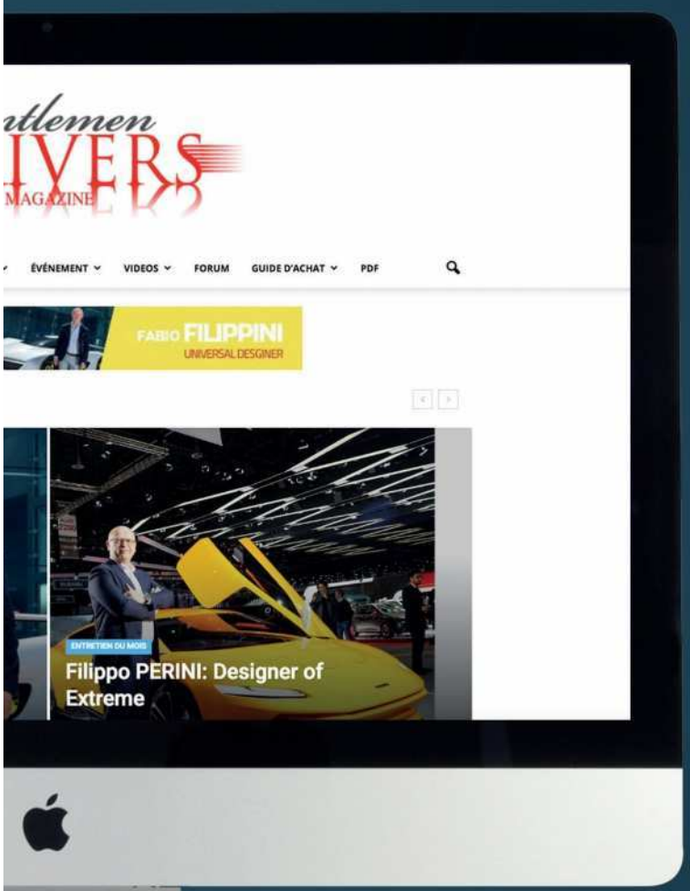
Available on the App Store

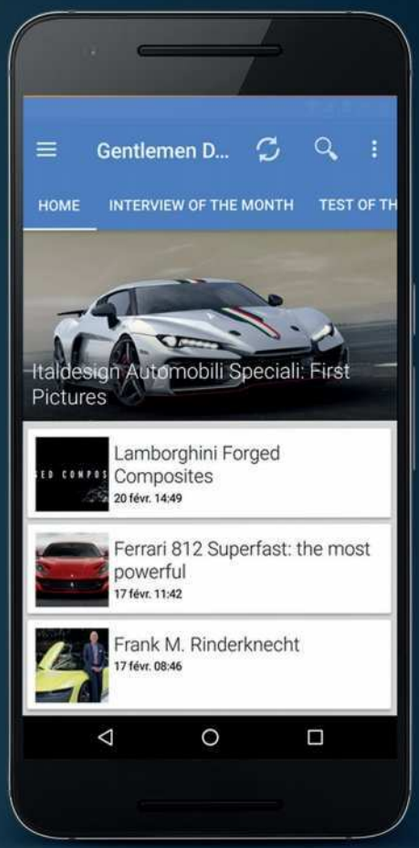


SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!

Restez informés sur nos actualités automobiles

lemen
VERS
AZINE





ANDROID APP ON Google play

WWW.GENTLEMENDRIVERSMAG.COM

Le Journal Du Luxe

Du Lundi au Vendredi à 8h54, 12h45 et 18h30

LUXE RADIO

— ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE —

Sommaire

10 Motors

10/12 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
14/16 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
19/22 **AutoEssai** Bentley Bentayga Mulliner par Youssef Bennour
24/28 **AutoEssai** BMW 750i par Youssef Bennour
30/34 **AutoEssai** BMW 850i par Youssef Bennour
36/40 **AutoEssai** Porsche Macan Coupe par Youssef Bennour
42/45 **AutoConcept** Mercedes Urbanetic par Youssef Bennour
46/51 **AutoException** Ferrari P80/C par Majda Karbane
52/57 **AutoException** Mercedes GLE par Majda Karbane
58/145 **Dossier spécial 100 Numéros** Tous les Gentlemen Drivers

146>155 **Entretien du mois** **Stefan SIELAFF**
L'esthète

156/161 **AutoLégende** Bentley par Hamid Benmaarouf
162/163 **MotoException** Triumph Street Triple S/RS par Majda Karbane

164 L'Homme

164/165 **Montres** Brietling Navitimer 1884 Limited Edition par Lina Mouafak

166 Lifestyle

166/167 **Cigare** Cohiba Siglo VI Gran Reserva par Antoine Dalmas
168/171 **Evasion** Circuit Bugatti par Lina Mouafak
172/173 **Art** Sonja Verducci 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 - Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
www.gentlemendriversmag.com
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 **PE** 01120 - **ISSN** en cours

36

46

BREITLING
1884
CHRONOMETRE
NAVITIMER

1 WO

146

M MV 7071
24

164

DA18 PDX
19

M MV 8201
30

Café Hollywood
24 HOURS OF HOLLYWOOD
ILUSIÓN

166

42

162

52

Actu en bref

Nationales

par Majda Karbane

Vivo Energy Maroc commercialise de nouveaux carburants Shell au Maroc

Conçue pour une meilleure performance et une meilleure efficacité du moteur, la nouvelle génération de carburants Shell vient d'être lancée par Vivo Energy Maroc, l'entreprise en charge de la commercialisation et de la distribution de carburants et lubrifiants de marque Shell au Maroc et de gaz de pétrole liquéfié de marque Butagaz.
Dernier né de cette nouvelle génération de carburants, Shell V-Power Sans Plomb est introduit pour la première fois au Royaume. C'est le seul carburant au monde co-développé et recommandé par la Scuderia Ferrari. Doté de la technologie DYNAFLEX innovante, il contient trois fois plus de molécules nettoyantes et réductrices de frottement, afin d'améliorer l'efficacité et les performances de la voiture.
À cet égard, Asaf V Sasaoglu, président directeur général de Vivo Energy Maroc a déclaré : « Le lancement de ces carburants révolutionnaires répond à notre engagement d'offrir aux automobilistes marocains les carburants les plus performants de Shell, pour leur faire vivre une expérience de conduite unique » .
À l'instar de son homologue essence, le carburant Shell V-Power Diesel est également boosté par la technologie DYNAFLEX, qui permet de restaurer jusqu'à 100% de la puissance du moteur.

Sopriam confirme sa très bonne forme au mois de mars

Dans un contexte favorable marqué par une progression exceptionnelle de 32,3% du marché marocain, Sopriam Importateur et Distributeur des marques Peugeot, Citroën et DS, continue son offensive et réalise une très belle performance au mois de mars, avec une progression de 82% par rapport à mars 2018.
Fort de cette performance, Sopriam se positionne toujours en tant que deuxième importateur de véhicules au Maroc avec une PDM de 13,3% sur le marché des véhicules importés.
Quant à la marque Peugeot, elle consolide sa troisième place sur le marché marocain et maintient sa position sur le podium, avec une part de marché de 9,8% sur le premier trimestre 2019. Dans son sillage, Citroën, l'autre marque du groupe, double ses ventes par rapport à la même période de l'année dernière et termine le premier trimestre 2019 avec une PDM de 6,3%.

Marché auto : La croissance est de retour

Après l'atonie du marché automobile durant les deux premiers mois de 2019, la tendance est à la hausse en ce mois de mars. Le volume des ventes a atteint 16.445 unités, soit une hausse de 32,88% par rapport aux ventes de mars 2018. Le cumul des ventes au cours du premier trimestre s'établit ainsi à 40.643 immatriculations, soit une progression de 6,14% par rapport au premier trimestre 2018.
Ce rebond est à mettre beaucoup plus à l'actif du segment VUL (Véhicule Utilitaire Léger), qui confirme son état de forme reluisant avec des ventes en hausse de 36,43%. Le VP (Véhicule Particulier), lui, rebascule dans le vert, avec 36.812 voitures vendues, soit une croissance de 3,74% depuis le début de l'année.
Dans le top-ten des ventes, Dacia conserve sa première place de leader du marché des VP, avec un volume total de 11.258 véhicules vendus, suivie de Renault, qui totalise 5.367 unités écoulées, avec un rebond de 6,30%. Quant à la troisième position, elle revient à Peugeot, qui continue de grignoter des parts de marché, à la faveur d'une croissance soutenue de 52,38% et un total de 3.037 voitures immatriculées. D'autres marques ont également réussi à tirer leur épingle du jeu, notamment Hyundai (4e du classement, +9,27%), Citroën (6e, +66,27%) et Toyota (9e, +12,97%).
S'agissant du Premium, Mercedes continue de mener la danse, en réalisant 672 ventes, soit une très légère progression de 0,91% par rapport à la même période en 2018. En embuscade, BMW ne cède que très peu de terrain à sa rivale en écoulant 647 unités, contre 625 un an auparavant, soit une hausse de 3,52 %. Le dernier du triumvirat germanique n'est autre qu'Audi, dont les ventes accusent une régression de 16,98 %, passant de 536 à 445.

التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE
CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ
AU FIL DES GÉNÉRATIONS

LA PLUS LARGE SYNERGIE D'EXPERTISES
AU SERVICE D'UNE GESTION PATRIMONIALE GLOBALE

Depuis près d'un siècle, le groupe Attijariwafa bank gère les intérêts financiers, professionnels et privés de ses clients. Cette longue expérience des marchés et des instruments financiers, conjuguée au savoir-faire reconnu du Groupe, sont autant d'atouts qui nous confèrent une réelle culture du patrimoine. Cette même culture que nous mettons en œuvre, à la Banque Privée d'Attijariwafa bank, au bénéfice de nos clients pour les accompagner au fil des générations.

MEILLEURE BANQUE PRIVÉE AU MAROC POUR GLOBAL FINANCE 2018.

Attijariwafa bank société anonyme au capital de 2 035 272 260 DH - Siège social : 2, boulevard Moulay Youssef, Casablanca. Agréée en qualité d'établissement de crédit par arrêté du ministre des finances et de la privatisation n° 2269-03 du 22 décembre 2003 tel que modifié et complété - RC 333.

banqueprivee.attijariwafabank.com

Actu en bref

Nationales

par Majda Karbane

Le Groupe FCA élargit son réseau à travers le Royaume

C'est dans un contexte très favorable, marqué par une année 2018 de forte croissance et deux points de parts de marché gagnés par rapport à 2017, que Fiat Chrysler Automobiles Morocco élargit son réseau, surtout au niveau des principales villes.
Sur Casablanca, c'est la Continentale du Service qui, dès le 3 avril, a commencé à commercialiser les modèles Alfa Romeo, Fiat et Jeep, dans ses deux showrooms : au siège historique Rue Soumaya, Boulevard Abdelmoumen et au Maârif.
S'agissant de l'axe Casa Nord, une concession à Zenata verra le jour et l'ouverture imminente d'un show-room à Mohammédia est attendue.
Quant à la ville de Rabat, le Groupe Orbis, vient ajouter à son show-room de Tanger, une concession au centre de l'avenue Hassan II.
Ces ouvertures s'inscrivent dans la nouvelle stratégie de développement du Groupe, qui a pour but de répondre aux attentes des clients particuliers et professionnels à travers le pays.
L'ouverture de nouveaux show-rooms viendra s'ajouter au Réseau du Groupe, pour atteindre 28 points de vente sur le Royaume fin 2019, soit une augmentation de plus de 30%.

7e édition du challenge Sécurité et Environnement d'Arval Maroc

Le challenge Sécurité et Environnement confirme chaque année depuis sept ans, l'engagement éco-responsable, d'Arval Maroc, spécialiste de la location longue durée de véhicules d'entreprise.
Cet engagement infaillible d'Arval Maroc se manifeste à travers des solutions et outils dédiés, qui sont au cœur du Challenge Sécurité et Environnement, dont le podium de la 7e édition a été dévoilé le 28 mars.
Arval prend en compte tous les critères et indices liés à la gestion de la flotte et plus généralement, au fonctionnement de l'activité de ses clients.
Pour l'édition 2018, six entreprises ont été récompensées à travers la remise de vélos électriques ou encore de solutions de télématique embarquée Arval Active Link. Ainsi, Best Financière s'est vu attribuer le prix Environnement. ManPower, Air Arabia et Ithaca se sont quant à eux distingués sur le volet de la sécurité, respectivement dans les catégories Grande flotte, Moyenne flotte et Petite flotte. Quant à Varun Beverages, il a remporté le prix éco-responsable. Enfin, le Groupe Auto Plus s'est vu décerner le Prix du meilleur partenaire RSE.
Grâce à ce challenge, Arval Maroc note chaque année une réduction significative du taux de sinistralité de sa flotte et des émissions du taux de CO^2 de cette dernière.

La Fondation Renault lance Bibliobus

Mettre à la disposition d'établissements scolaires de la région de Casablanca un programme pédagogique interactif autour de la lecture tel est le but du projet le bibliobus initié par la Fondation Renault Maroc.
En partenariat avec la Fondation Hiba et l'association Al Jisr, le Bibliobus inaugure sa première édition à travers une tournée de dix écoles primaires publiques, ainsi que deux centres de proximité dans les régions d'Aïn Sebâa, Sidi Moumen, Hay Mohammadi et Sidi Bernoussi.
Ce projet a pour objectif de rapprocher le jeune public de la culture à travers la lecture, le cinéma et les différentes formes d'expression artistiques. Le Bibliobus s'arrête une semaine par école et propose aux écoliers des ateliers de lecture, de théâtre... Il clôture son passage par un don d'une centaine de livres, dans chacune des écoles, dans le but d'alimenter la bibliothèque scolaire.
Parce que l'éducation est une priorité, la Fondation Renault Maroc a fait don à la Fondation Hiba d'un Renault Master, qui a été transformé pour accueillir l'ensemble des aménagements nécessaires à une bibliothèque mobile. Entièrement pris en charge par la Fondation Renault Maroc, le Bibliobus est non seulement une invitation à la lecture, mais aussi un espace d'échange convivial et ludique entre les écoliers et les animateurs.

5 ANS DE GARANTIE
KIA
The Power to Surprise
* ou 100 000 Km

NOUVEAU SPORTAGE

www.kia.com/ma

À PARTIR DE
259 900 DH TTC

BOÎTE AUTOMATIQUE
2,0L DIESEL 185 CH
GARANTIE 5 ANS CONSTRUCTEUR

Photo non contractuelle, frais d'immatriculation et peinture métallisée en sus.

KIA
The Power to Surprise

KIA MAROC CASABLANCA MOULAY ISMAIL : 05 22 41 78 40
KIA MAROC CASABLANCA GREEN OFFICE : 05 22 98 16 81
KIA MAROC AGADIR : 05 28 26 25 37 • **KIA MAROC MARRAKECH** : 05 24 35 48 19
LEADER TAMOUDA AUTO TÉTOUAN : 05 39 96 56 98 • **S2B KIA FÈS** : 05 35 69 33 33
SAFI AUTO : 05 24 46 34 34 • **SANDI STAR AUTO KHÉMISSET** : 05 37 55 19 44
SICAR AUTO MEKNÈS : 05 35 52 52 49 • **TAOUIMA AUTO NADOR** : 05 36 38 02 02

@kiamorocco kiamarocofficial Kia Maroc Officielle

Mission accomplie pour une grande Dame !

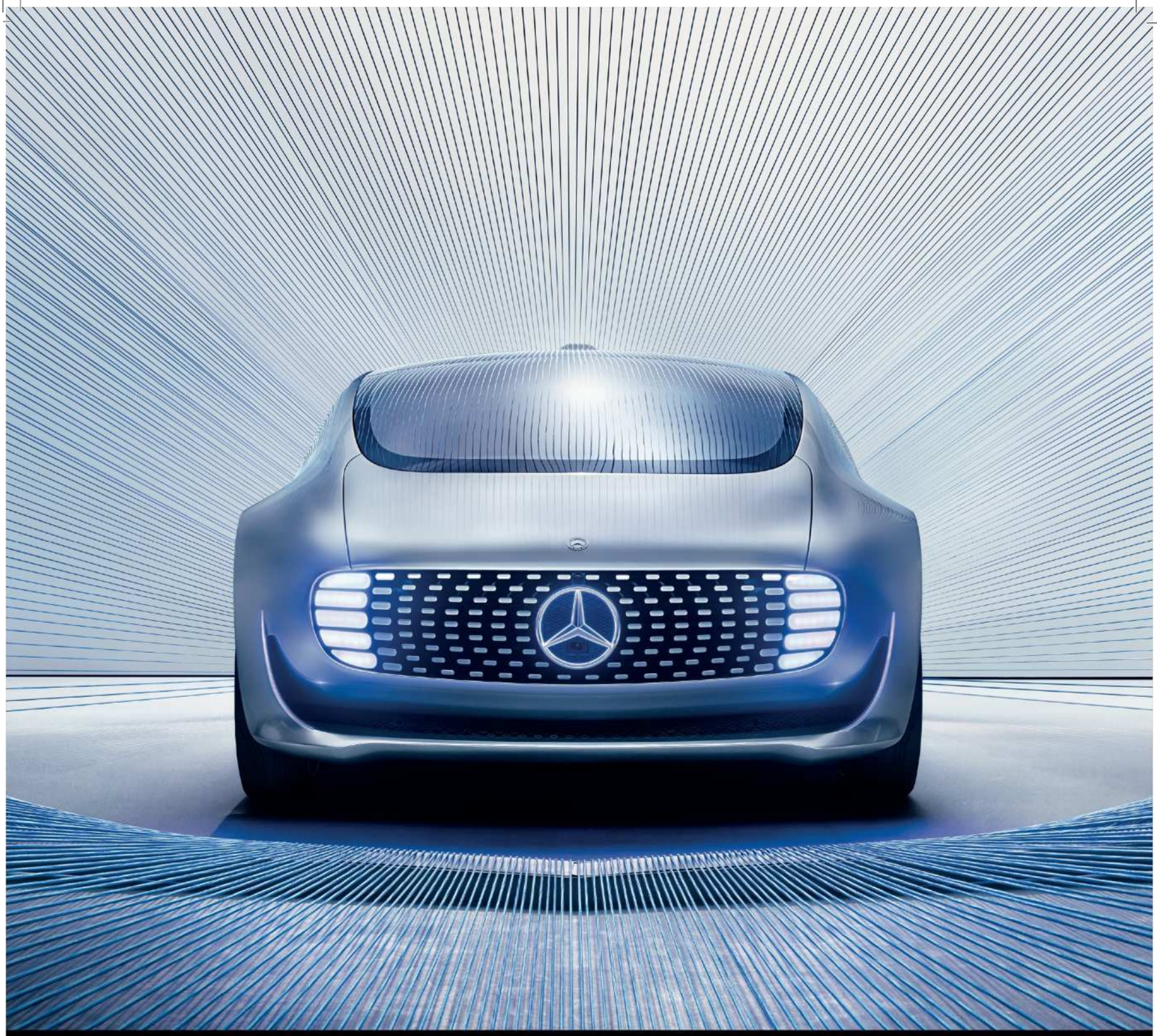
Une grande dame de la communication de la marque à l'hélice prend sa retraite, le 17 avril 2019. Irmgard Arsenschek qui a intégré BMW en 1989 et pris en charge avec brio la direction de la communication pour l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Europe de l'Est pendant 20 ans a toujours été apprécié pour son caractère jovial et son professionnalisme. Son sourire manquera à tous ceux qui l'ont côtoyé. Nous souhaitons une bonne retraite à cette amatrice d'opéra, de musique classique et de voyages. Et c'est Jean Michel Juchet qui lui succédera à ce poste qu'il cumulera avec sa fonction de directeur de la communication de BMW en Europe à compter du premier mai prochain. Diplômé de l'école de management EM Lyon Business School, Jean Michel Juchet a démarré sa carrière chez le constructeur allemand en intégrant BMW France en 1990. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses nouvelles missions et nous sommes ravis de collaborer avec lui en tant que support de la presse automobile marocaine.

Ford dévoile le nouveau Kuga

Il était temps pour le Kuga de faire peau neuve, afin de faire face à une concurrence qui fait rage dans le segment des SUV compacts. La nouvelle génération adopte une allure plus typée crossover et semble être devenue une Focus SUV.
À l'intérieur, on retrouve carrément la planche de bord de la compacte. La présentation est classique, avec un écran tactile 8 pouces façon tablette. Il y a tout de même une nouveauté par rapport à la Focus : l'arrivée d'une instrumentation 100 % numérique, avec écran 12,3 pouces.
L'habitabilité est en progrès, tandis que le volume de coffre oscille entre 456 et 523 litres, grâce à la possibilité de faire coulisser la banquette arrière.
Basé sur la même plate-forme que la Focus, ce SUV gagne 4,4 cm en largeur et 8,9 cm en longueur, par rapport au modèle actuel.
Côté moteurs, le nouveau Kuga sera disponible dès son lancement avec un diesel Eco Bluemild-hybrid de 150 ch. Une version hybride essence rechargeable de 225 ch sera également proposée, avec une autonomie de 50 km en mode 100 % électrique et une consommation moyenne estimée à 1,2 l/100 km pour 29 g. Plus tard, au second semestre 2020, le Kuga se déclinera en version hybride non rechargeable.

Smart passe sous la houlette du chinois Geely

Un tournant dans la production de la micro-citadine de la marque à l'étoile, la Smart. En effet, Daimler cède le volant de la marque Smart à son partenaire chinois Geely, avec pour conséquence la délocalisation de la production en Chine.
Cette décision intervient suite au rachat par le constructeur chinois de la moitié du capital de Smart, dont la gamme sera 100% électrique en Europe, dès 2020. Les véhicules urbains seront fabriqués en Chine et non plus en France (à Hambach, en Moselle), après 2022.
Il est à noter que le propriétaire de Geely, Li Shufu, a acquis courant février 2018 près de 10 % des parts de Daimler, en devenant le principal actionnaire et en suscitant les inquiétudes politiques sur les ambitions de Pékin.
En 2018, Geely a vendu plus de 1,5 million de véhicules, deux fois plus qu'en 2016. Il compte 50.000 salariés répartis dans une dizaine d'usines. Son chiffre d'affaires était de 14,1 milliards d'euros en 2018 et son bénéfice net, en hausse de 28%, atteignait 1,66 milliard d'euros.



Vivez l'intelligence Mercedes-Benz.

Intelligent Drive : anticiper, interagir, protéger... Avec nos technologies Intelligent Drive, votre sécurité est optimale et votre expérience de conduite inégalée.
Découvrez nos systèmes intelligents d'assistance et de sécurité comme le freinage d'urgence assisté actif, l'Attention Assist, le Distronic, l'avertisseur d'angle mort ou encore le Drive Pilot. www.mercedes-benz.ma

Auto Nejma Casablanca - 0522 65 09 90 • Marrakech - 0524 29 85 00 • Oujda - 0536 71 98 00
Rabat - 0537 28 82 00 • Tanger - 0539 37 86 00
Réseau : Agadir - 0528 23 98 32 • Meknès - 0535 53 97 11

Collection DBZ Centenary: première apparition de la DBS GT Zagato

Alors que le centenaire de la maison de design Zagato approche, Aston Martin lève le voile sur les premiers croquis de la DBS GT Zagato, la seconde moitié de la collection DBZ Centenary.
Conçue pour célébrer l'anniversaire du légendaire Zagato, la collection DBZ Centenary est un projet unique, qui s'inspire de l'une des icônes emblématiques du passé et la transforme en un chef-d'œuvre classique du futur.
Les principales caractéristiques de conception sont le fameux plafond à double bulle. L'effet visuel double bulle se poursuit à l'avant de la voiture et sur le capot, rappelant les formes et le style des designs originaux d'Aston Martin Zagato.
La DB4 GT Zagato Continuity est l'un des plus beaux modèles de voitures au monde", a déclaré Marek Reichmann, vice-président exécutif et directeur design du groupe Lagonda chez Aston Martin.
Seuls 19 véhicules DB4 GT Zagato seront disponibles, la BS GT Zagato étant exclusivement disponible dans le cadre de la collection DBZ Centenary, devenant ainsi l'une des voitures les plus rares et les plus contemporaines d'Aston Martin Zagato.
Les premières livraisons aux clients débuteront au quatrième trimestre de 2019 pour la DB4 GT Zagato, tandis que les premières livraisons de DBS GT Zagato débuteront au quatrième trimestre de 2020.

Porsche lance le nouveau Cayenne Coupé

Modèle à succès de Porsche, le Cayenne, qui en est à sa troisième génération, vient de s'enrichir d'un nouveau modèle, encore plus sportif : le Cayenne Coupé. La ligne de toit plongeante rend sa ligne plus dynamique. De plus, le nouveau profil des portières arrière et des ailes élargit la ligne d'épaule de 18 mm, ce qui confère à la voiture son allure particulièrement athlétique.
Par ailleurs, le Cayenne Coupé est doté d'un becquet de toit associé à un nouveau spoiler arrière adaptatif. Le spoiler, qui s'intègre harmonieusement à la silhouette de la voiture, se déploie de 135 mm à partir de 90 km/h, pour augmenter la déportance au niveau de l'essieu arrière.
Au chapitre équipement, on note surtout le toit panoramique fixe, fourni de série ou en carbone en option, ainsi que les nouvelles jantes GT de 22 pouces optimisées en poids, les sièges à bande centrale en tissu à motif classique à carreaux, ainsi que les éléments en carbone et en alcantara dans l'habitacle.
Il y a lieu de noter enfin que deux motorisations puissantes sont proposées dès le lancement du modèle : un moteur 6 cylindres turbo de 3 litres, qui développe 340 ch et un V8 biturbo de 4 litres, qui développe 550 ch.

Toutes les Koenigsegg Jesko déjà vendues

Le constructeur suédois Koenigsegg a dévoilé au Salon de l'automobile de Genève 2019 la remplaçante tant attendue de l'Agera, la Jesko. Cette hypercar a été nommé en l'honneur du père de son fondateur, Christian von Koenigsegg.
Propulsée par un moteur V8 bi-turbo de 5.0 litres qui affiche une puissance de 1.600 chevaux, couplé à une transmission à neuf vitesses avec sept embrayages, la Jesko affiche une vitesse maximale de plus de 480 km/h.
Seulement 125 exemplaires seront construits et selon Koenigsegg, ils ont tous été vendus.
Selon un communiqué de presse publié sur le site du constructeur suédois, les 83 premiers exemplaires ont été vendus avant la présentation publique de la voiture pour la première fois à Genève. Les 42 voitures restantes ont été vendues durant l'exposition, car la voiture était exposée.
La Jesko sera la voiture Koenigsegg la plus importante jamais construite, avec une production d'une par semaine à partir de la fin de 2020. Les clients peuvent choisir entre deux variantes : la piste ou la vitesse maximale.

Go Further
Ford
ECOSPORT
ECOSPORT
FORD ECOSPORT
1220 dhs/mois*
Mettez du SUV dans votre vie !
Passez en mode « SUV » avec Ford **Ecosport** et laissez-vous envahir par sa performance dynamique, son design audacieux et son intelligence hors-pair.
Disponible dans tous les showrooms Ford.
*En partenariat avec WAFASALAF. Offre non contractuelle, soumise à conditions, sous réserve d'acceptation de votre dossier de crédit.
Photo non contractuelle. Equipements selon versions. Dans la limite du stock disponible

par Ahmed Kseibati
Photos : Hicham Zemmar

ESSAI BENTAYGA MULLINER

LE LUXE DANS TOUS SES ÉTATS

À l'occasion de son centième anniversaire, Bentley a invité Gentlemen Drivers à visiter son usine de Crewe et à prendre le volant de la version la plus luxueuse de son SUV Bentayga, la Mulliner. Ce véhicule hors normes pousse l'alchimie entre luxe et performances à son paroxysme. Récit

DA18 PDX
GB

Sur des routes étroites enveloppées d'un brouillard à couper au couteau, et malgré le froid de canard qui régnait sur la région de Crewe, berceau de Bentley, on s'oublie à l'intérieur de la Bentayga Mulliner, qui offre un cocon aseptisé et feutré à ses heureux occupants. La sensation de plénitude ressentie à la conduite d'un SUV aussi exclusif et luxueux relègue toute autre considération au second plan. D'ailleurs, c'est pour rouler différent et affirmer son statut social que l'on accepte d'investir plus de 300.000 euros pour l'achat d'une Bentley Mulliner. Ostentatoire, statutaire et très bling-bling, cette version remplit parfaitement cette tâche, car elle ne passe pas inaperçue.

À l'extérieur, la Bentayga Mulliner fait déjà dans la

dentelle, avec peinture deux tons en option, jantes de 22" uniques avec cache-moyeux flottants (ils restent fixes quand la roue tourne, comme chez Rolls-Royce), bas de caisse spécifiques et grilles de pare-chocs inférieures chromées. L'effet est sublimé par les plaques de marchepied Mulliner éclairées, qui ornent l'habitacle avant et arrière.

À l'intérieur, l'habitacle reflète le summum de l'artisanat et du luxe. La spécification de confort à quatre places avec console centrale arrière en est la parfaite démonstration. Il suffit de s'installer dans les deux sièges arrière individuels, qui se règlent selon 18 positions différentes et incluent des fonctions de massage et de ventilation pour s'en convaincre.

L'habitacle se distingue également par un nouveau placage apposé sur les renforts de portière, la planche de bord et la console. Cette finition sophistiquée garantit une transition harmonieuse, du Piano Black de l'habitacle avant au placage Burr Walnut de l'arrière. Et pour une touche de confort supplémentaire, deux coussins Mulliner doux en alcantara sont inclus. De même couleur que l'habitacle arrière, ils sont ornés d'un passepoil contrasté et d'une broderie assortie à la couleur d'accent.

Et ce n'est pas tout, car la Bentayga pousse le bouchon encore plus loin en matière de luxe, en proposant un refroidisseur de bouteilles Mulliner, entièrement intégré à la console arrière. Le compartiment de refroidissement est rétro-éclairé par LED et comprend deux flûtes à champagne en cristal Cumbria fabriquées à la main et un anneau de refroidissement des bouteilles illuminé. La porte à fermeture douce en verre dépoli est gravée du logo Mulliner. Et si cela ne vous suffit pas, vous n'avez pas besoin de balader vos yeux bien loin pour remarquer l'horloge Breitling au cadran opalescent et index diamants. Excusez du peu² Autre signe de raffinement, le système de haut-parleurs audio Naim for Bentley comprenant 20 haut-parleurs, dont deux haut-parleurs actifs sous les sièges avant et son amplificateur à 21 canaux de 1.950 W.

Par ailleurs, les systèmes d'info-divertissement du Bentayga sont accessibles via l'écran tactile, les molettes et les commandes vocales ou gestuelles, pour convenir à toutes les préférences et conditions de conduite.

Les assistants à la conduite ne sont pas en reste. Ainsi, les spécifications Touring et City enrichissent l'éventail complet de systèmes d'assistance au conducteur de série avec l'assistance au stationnement, l'assistant de maintien de la trajectoire, le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance en circulation, la vision nocturne et l'affichage tête haute.

Côte tenue de route, le BentaygaMulliner est équipé du Bentley Dynamic Ride, la première technologie de contrôle actif du roulis électrique au monde, exploitant un système de 48 V. Ce dispositif contrebalance instantanément les forces de roulis latérales dans les virages, pour une adhérence maximale des roues garantissant à la voiture stabilité, confort de conduite et maniabilité.

Sous le capot, la Bentayga Mulliner abrite une véritable pièce d'orfèvrerie. Un W12 capable de désactiver la moitié de ses cylindres dans les situations de faible sollicitation et développant la puissance herculéenne de 608ch et un couple éléphantesque de 900 Nm. Accouplé à une boîte automatique à 8 rapports, ce bloc permet au SUV anglais d'expédier le 0 à 100 km / h en 4,1 s et d'accrocher une vitesse de pointe de 301 km/h, malgré un poids dépassant 2,4 tonnes. Malheureusement, les conditions de circulation et le temps maussade nous ont empêchés d'exploiter tout le potentiel de cette impressionnante cavalerie.

Nul doute que ce Bentayga Mulliner, fabuleux écrin capitonné, parvient à atteindre l'équilibre parfait entre performances et confort. Bénéficiant d'un savoir-faire artisanal unique, il incarne le SUV de luxe par excellence.Un privilège qui n'est malheureusement qu'à la portée d'une clientèle nantie.

www.volkswagen.ma

Le futur démarre aujourd'hui.

Photo non contractuelle. * A partir de. Hors frais d'immatriculation et de peinture métal. Sur le

TVA en vigueur. Dans la limite du stock disponible.

Nouveau Touareg 3.0TDI 259cv BVA

à partir de

479.000 DHS*

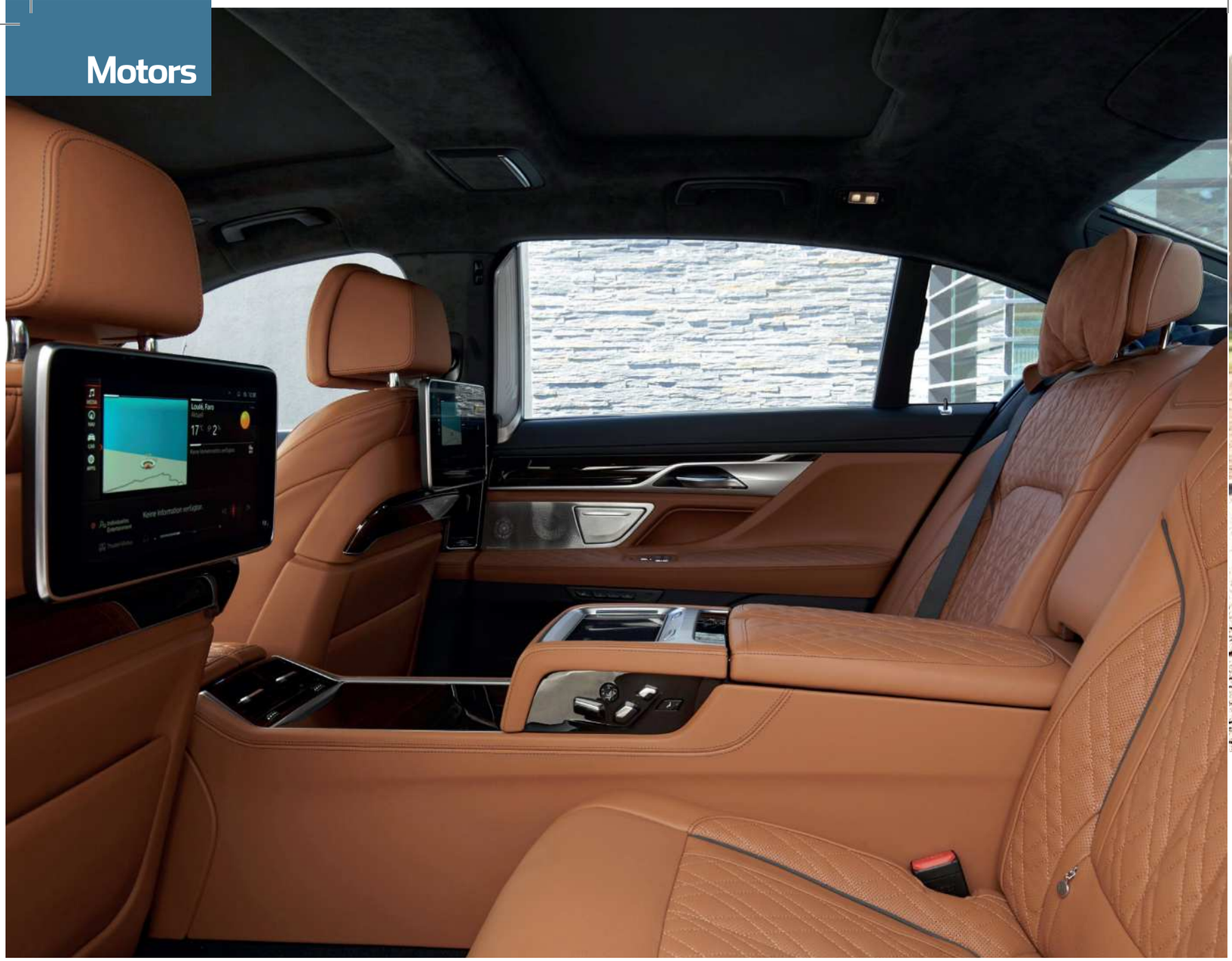
Volkswagen

Centrale Automobile Chérifienne - Casablanca Lalla Yacout : 05 22 31 81 81 / 05 22 46 70 00 - Casablanca Moulay Slimane : 05 22 67 79 11 (LG) / SAV Ain Sebaâ : 05 22 67 53 00 - 05 22 67 53 22/23/24/25 - Super Auto Distribution - Rabat : 05 37 28 10 73 / Société Bouderka - Marrakech : 05 24 42 08 88 /Repuestos Auto Motor - Tanger : 05 39 40 11 11 / Prince Auto - Fès : 05 35 62 68 70 / Sud Concession Automobile - Agadir : 05 28 82 80 27 / Delta Motors - Kénitra : 05 37 37 90 44 / Tizi Sarl - Meknès : 05 35 52 10 01 / Auto Qualité - Oujda : 05 36 68 63 43 / Mazagan Services et Gestion - El Jadida : 05 23 38 79 69 - Safi Motors : 05 24 62 66 69 / Aikad Auto - Nador : 05 36 33 00 01

par Ahmed Kseibati

ESSAI BMW 750i
VOYAGE EN CLASSE AFFAIRES

Vaisseau amiral de BMW, la Série 7 en est à sa sixième génération, lancée en 2015 et qui vient de passer par la case restylage. Résultat : des retouches esthétiques et des nouveautés mécaniques. Gentlemen Drivers a été convié à l'essai de la 750i au Portugal. Récit



Face à une nouvelle génération de l'Audi A8 et au relifting de la Mercedes Classe S, la Série 7 se devait de se refaire une jeunesse, pour ne pas perdre du terrain. Et si BMW nous avait habitués à faire évoluer ses modèles par des changements à dose homéopathique, il en est tout autrement pour le restylage de ce nouvel opus. Il faut dire que la marque à l'hélice n'y est pas allée avec le dos de la cuillère. Cela se traduit essentiellement par une gigantesque grille de calandre chromée aux lamelles verticales élargies. Un emprunt au X7, qui offre plus de prestance à la limousine. Dans la foulée, la nouvelle Série 7 profite d'un bouclier redessiné, de projecteurs plus acérés, d'une nouvelle signature lumineuse avec des projecteurs laser en option, qui peuvent projeter un faisceau de 560 mètres de long et d'un capot au dessin retravaillé.

La proue profite également de ce toilettage. Ainsi, on notera l'apparition d'un nouveau diffuseur, qui intègre deux grandes sorties d'échappement chromées, et des feux complètement revus, plus fins, à effet 3D et désormais reliés entre eux par un bandeau lumineux. Enfin, les ailes avant du véhicule s'affublent de grandes entrées d'air verticales.

À bord, on découvre un cockpit digne de la tradition d'excellence de la marque, enrichi de nouveaux matériaux nobles, comme le cuir ou le bois, disponible pour une série d'inserts, qui peuvent également être en aluminium poli. L'éclairage a également été amélioré, ainsi que l'isolation acoustique, par le recours à plus de matériaux pour atténuer le bruit et à un double vitrage plus épais.

Mais la chose la plus révolutionnaire dans l'habitacle est l'adoption d'un tableau de bord numérique de 12,3 pouces, qui se combine avec un écran central de 10,25 pouces, pour fournir une vue complète du logiciel BMW Operating System 7.0. Ce dernier inclut une commande vocale précise, une connexion Internet et un système de géolocalisation très utile en cas de vol.

L'équipement est au diapason du standing du vaisseau amiral de BMW. On y trouve la climatisation automatique à quatre zones, le toit ouvrant électrique, les garnitures en bois lustré, les sièges chauffants à 16 réglages multiples, le système de navigation à commande vocale, la commande gestuelle, le

chargement par induction, l'ouverture électrique du coffre, l'affichage tête haute et un système audio haute définition. La limousine se montre également attentionnée vis-à-vis des passagers arrière, en installant deux stations multimédia avec écrans tactiles de 10 pouces, au dos des sièges avant.

Par ailleurs, la BMW Série 7 fait la part belle aux assistants de conduite. Le BMW Personal CoPilot combine de nombreux systèmes d'assistance, qui aident le conducteur dans diverses situations et lui permettent de mieux contrôler la voiture, quelles que soient les conditions de la route. Grâce au BMW

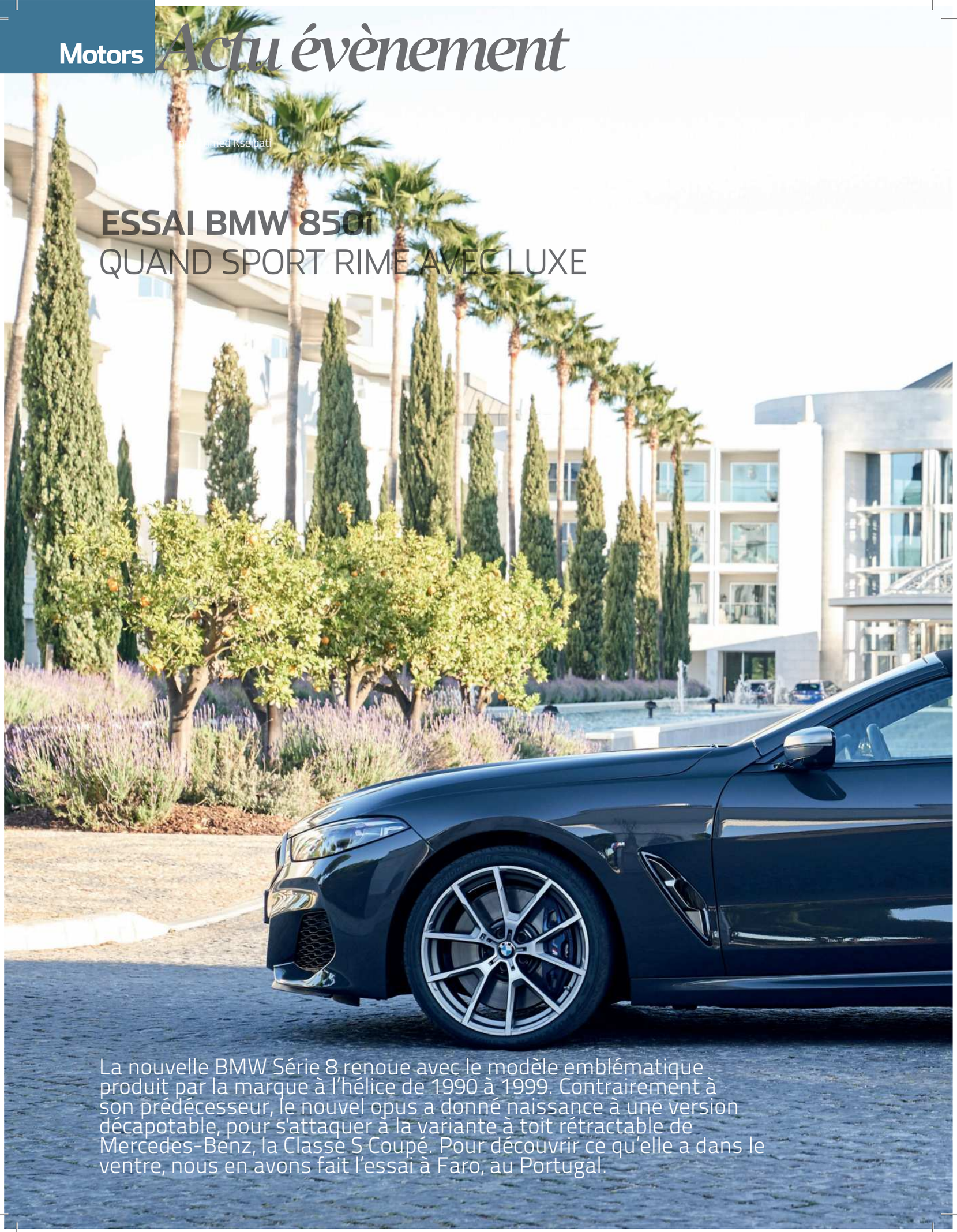
Live Cockpit Professional, qui inclut le système d'exploitation 7.0, le contrôle est encore plus facile et intuitif.
Sur la route, notre voiture d'essai nous a bluffés -et c'est un euphémisme- par sa stabilité et son agilité dans les épingles difficilement compatibles avec son poids conséquent. À ce petit jeu, les roues arrière directrices et la suspension adaptative avec stabilisateurs actifs font merveille. Et à moins de pousser le véhicule dans ses derniers retranchements, il est difficile de le prendre en défaut. Et pour davantage d'efficacité, le châssis combine l'acier à haute résistance, l'aluminium et le plastique, renforcé au carbone.

Disponible en traction intégrale xDrive, la 750i est propulsée par un V8 biturbo de 4,4 litres de 530 chevaux et 750Nm de couple, jumelé à une boîte automatique à huit rapports, avec palettes au volant. À l'usage, ce bloc nous a enchantés par son agrément et sa puissance, qui font totalement oublier les deux tonnes de l'engin. Ainsi parée, la 750i devient une redoutable machine à avaler les kilomètres, dans un environnement des plus feutrés.
Au final, la Série 7 montre encore d'un palier en termes d'équipements, de confort et marque des points par rapport à la concurrence, surtout dans le domaine de l'agrément de conduite et du dynamisme.

SCANDINAVIAN AUTO MAROC **- Casablanca -** Tél : 0522 40 68 60 **- Rabat -** Tél : 0537 28 27 25 **- Tanger -** Tél : 0539 34 03 62 **- Marrakech -** Tél : 0524 44 84 34
Fès - Tél : 0535 73 29 16 **- Agadir -** Tél : 0528 28 84 67 **Test Drive sur rendez-vous.** www.volvocars.com/ma

Mohamed Kseibati

ESSAI BMW 850i
QUAND SPORT RIME AVEC LUXE



La nouvelle BMW Série 8 renoue avec le modèle emblématique produit par la marque à l'hélice de 1990 à 1999. Contrairement à son prédécesseur, le nouvel opus a donné naissance à une version décapotable, pour s'attaquer à la variante à toit rétractable de Mercedes-Benz, la Classe S Coupé. Pour découvrir ce qu'elle a dans le ventre, nous en avons fait l'essai à Faro, au Portugal.

Dès le départ, il est assez évident que la Série 8 décapotable ressemble plus ou moins à la version Coupé, avec toutefois un toit souple rétractable électriquement. Une fois de plus, le style s'inspire directement du concept-car qui a fait ses débuts en 2017 au Concours d'Élégance de la Villa d'Este.
Lorsqu'on la regarde de face, la première chose à retenir de la Série 8 est sa position basse et large. La face avant est ornée de la dernière conception de la calandre BMW, qui est étirée et entourée d'une bordure métallique brillante. La calandre est également équipée de volets d'air actifs, qui aident à refroidir le moteur lorsqu'il tourne à plein régime ou à lisser le flux d'air sur l'avant de la voiture, lorsque l'on souhaite obtenir plus de vitesse.

Sur notre version d'essai (850i), nous avions droit en sus aux feux laser avec faisceau sélectif étendu à 600 mètres et un pack design M. Ce dernier comprend un spoiler avant plus enveloppant, des jantes en alliage léger M de 20 pouces, un système de freinage spécifique M Sport, des bandes de garniture intérieures en acier inoxydable et des seuils de porte éclairés, avec badge M.
À l'arrière, les minces feux entièrement à LED s'étendent et s'ancrent profondément dans les flancs et s'allument en forme de "L" distinctif. Des sorties d'échappement doubles et trapézoïdales sont placées de chaque côté du diffuseur arrière.

Mais ce qui distingue vraiment le cabriolet du coupé est le plaisir de conduite en plein air qu'offre la capote souple classique, au fonctionnement entièrement électrique et extrêmement silencieux. Le toit s'ouvre et se ferme en 15 secondes en appuyant simplement sur un bouton et en roulant jusqu'à 50 km/h.

À l'intérieur, le luxe atteint des sommets, tout en préservant l'ergonomie et la sportivité dans la pure tradition BMW. Ainsi, la M850i xDrive est équipée de série de sièges multifonctions et de garnitures en cuir mérinos, aux fonctionnalités étendues. Le cockpit orienté vers le conducteur et la disposition clairement structurée des commandes accentuent le sens de

l'expérience de conduite dynamique. Bien entendu, la finition est au diapason du standing de la voiture et se traduit par des matériaux de haute qualité et des surpiqûres couvrant le tableau de bord et les contre-portes.
Il y a lieu de noter que notre cabriolet du jour disposait de l'affichage tête haute et du BMW Live Cockpit Professional de dernière génération, avec système de navigation, combiné avec des instruments entièrement numériques et un écran de contrôle de 10,25 pouces, de série. Le nouveau système d'exploitation BMW 7.0 permet un accès extrêmement rapide aux paramètres

et fonctions, aux affichages personnalisables et aux fonctions multimédia, via l'écran tactile, le contrôleur iDrive, les boutons du volant et la commande vocale.
À l'instar du coupé, la variante décapsulée dispose d'une myriade de systèmes d'assistance à la conduite. On y trouve le Co-Pilot, qui prend le contrôle de la direction, de l'accélérateur et du freinage dans les situations de circulation intense, plus un avertissement de collision et de détection de piétons. L'assistant de conduite professionnel ajoute le régulateur de vitesse actif avec arrêt et démarrage, l'assistant de direction et de contrôle de trajectoire, l'assistant de maintien de trajectoire, la protection active contre les collisions latérales, l'avertissement de changement de voie et la détection active de l'angle mort. Comme pour les autres modèles de la marque, la 850 i dispose du très pratique Parking Assistant Plus.
Sur la route, nous avons ressenti beaucoup de plaisir au volant de ce superbe cabriolet. Un plaisir comme seule la marque munichoise sait en donner. L'enchantement vient d'abord du superbe moteur qui anime la 850 i. Il s'agit en l'occurrence d'une nouvelle version du V8 Twin Power Turbo de 4,4 litres, qui développe 523 chevaux et peut passer de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes. Ce dernier est accouplé à une boîte automatique à huit rapports avec palettes au volant, qui transmet la puissance au système de traction intégrale xDrive. Il est donc inutile de préciser que chaque pression sur la pédale d'accélérateur transforme ce bloc en véritable catapulte. Ces performances phénoménales provoquent d'autant plus le grand frisson que la sonorité du moteur qui change de registre à l'approche de la zone rouge enchante.
L'autre point fort de ce cabriolet est sa tenue de route efficace. En effet, sur des portions serpentées dans la région de Faro, nous avons été surpris par le comportement incisif de la voiture et son agilité, qui fait oublier son poids assez conséquent. Le mérite en revient à la suspension à double triangle à l'avant et à cinq bras à l'arrière et également aux amortisseurs adaptatifs de série, tout comme aux roues arrière directrices. Enfin, la 850 i est également équipée d'un différentiel M Sport (avec blocage de différentiel à commande électronique) monté de série sur l'essieu arrière.

ALFA DAYS

SEULEMENT **30** JOURS, SEULEMENT **100** VÉHICULES.
SEULEMENT CHEZ LES CONCESSIONNAIRES ALFA ROMEO.

ALFA ROMEO **GIULIETTA**, **STELVIO** ET **GIULIA**

La meccanica delle emozioni

CASABLANCA - MOTORVILLAGE : BOUSKOURA, SORTIE VILLE VERTE - TÉL.: 05 22 01 70 00. • **LA CONTINENTALE :** ANGLE BD BRAHIM ROUDANI, BD ZERKTOUNI ET RUE ZURICH - TÉL.: 0522 25 04 73/ 0522 25 04 77. • **RABAT - ORBIS AUTOMOTIVE :** 15, AVENUE AL IJTIHAD, YACOUB EL MANSOUR - TÉL.: 05 37 29 46 75. • **MARRAKECH - MANISS AUTO :** KOUDIAT LAABID, ROUTE DE CASABLANCA - TÉL.: 05 24 30 91 01 / 05 24 30 21 14. • **FÈS - ETS MERNISSI :** ROUTE DE MEKNÈS, ARRONDISSEMENT ZOUAGHA, COMMUNE URBAINE DE FÈS - TÉL.: 05 35 62 22 32. • **AGADIR - FENIE BROSSETTE :** 46, BAB AL MADINA - TÉL.: 05 28 32 25 81/82. • **KÉNITRA - VENICIA MOTORS :** ANGLE AVENUE MOULAY YOUSSEF ET AVENUE YOUSSEF IBN TACHFINE - TÉL. : 05 37 37 65 89. • **TANGER - ORBIS AUTOMOTIVE :** ROUTE DE RABAT, HAY HASSANI, BD DES FAR - TÉL.: 05 39 42 47 66 / 05 39 42 23 35. • **MEKNÈS - SAIS AUTO :** LOT 3 AL ISMAILIA LOTISSEMENT AL YOUSR, SIDI BOUZAKRI - TÉL.: 05 35 45 25 14.

par Ahmed Kseibati

ESSAI NOUVEAU PORSCHE MACAN
PLUS JOUISSIF

Best-seller de la marque Porsche, le Macan s'est vendu à plus de 350.000 exemplaires dans le monde depuis son lancement en 2014. La deuxième génération de ce SUV de référence vise à optimiser sa technologie et sa mécanique et plus globalement ses prestations, afin de lui permettre de préserver le leadership de sa catégorie. Pour en avoir le cœur net, nous l'avons essayé dans la région de Hamburg.

S GO 6208

Esthétiquement, la silhouette parfaitement proportionnée et équilibrée du Macan reste indémodable, comme celle du mythique coupé 911. On note toutefois quelques modifications assez subtiles, histoire de l'harmoniser avec les autres modèles de la gamme. Ainsi, on note à l'avant la disparition des antibrouillards. La fonction est désormais assurée par de nouvelles optiques à LED livrées de série. Porsche en a profité également pour remanier les boucliers, qui s'affublent d'écopes désormais élargies et plus carnassières.

Mais c'est à l'arrière qu'on note le changement le plus significatif, notamment une bande lumineuse faisant office de feux arrière, qui court sur tout le hayon. Cette signature lumineuse a été inaugurée sur la Panamera, puis développée sur le Cayenne et aujourd'hui sur la 911.

À l'intérieur, des changements sont également au menu. Ainsi, la planche de bord accueille un plus grand écran tactile, qui passe de 7 pouces à 10,9 pouces.

Intuitif, cet écran est facilement exploitable grâce à l'application Porsche Connect. Dans la foulée, les aérateurs qui étaient placés de chaque côté de l'écran migrent en dessous. L'autre nouveauté majeure, mais qui demeure une option, est l'adoption du volant Sport « GT », issu de la 911. En plus d'être superbe, sa particularité est d'intégrer un sélecteur de modes de conduite. Accouplé avec le Pack Chrono Sport, il permet de changer de mode, sans quitter le volant des mains. Il dispose en plus en son centre d'un bouton, permettant -même en mode confort- d'exploiter tout le potentiel mécanique « moteur et châssis », durant 20 secondes. Histoire d'effectuer un dépassement ou de s'extirper rapidement d'un virage serré. Sur notre version d'essai, le Macan « S », les sièges ventilés et chauffants était enveloppés d'un cuir de très bonne facture.

Par ailleurs, le nouveau cru soigne le confort à bord, en offrant deux vraies places arrière et une troisième étriquée, à cause du tunnel de transmission. Le volume du coffre, lui, est dans la moyenne de la catégorie, avec ses 500 litres. De plus, le Macan brille par ses nombreux espaces de rangement à bord.

Au chapitre mécanique, le Macan n'est plus proposé désormais qu'avec des moteurs à essence. C'est un retour aux sources, puisque « Chez Porsche, le plaisir commence là où un moteur diesel s'arrête, c'est-à-dire à 4.000 tr/min ». En sus du quatre cylindres 2.0 litres turbo de la version de base, développant 245 ch, le « Macan S » s'octroie les services du V6 3.0 litres turbo de 354 ch, qui coiffe la gamme. Fort de 480 Nm de couple, il fait honneur au blason, en assurant des performances de sportive (5,1 s pour le 0 à 100 km/h). Lors de notre parcours alternant routes sinueuses et autoroute, nous avons pris beaucoup de plaisir à exploiter le potentiel de ce moteur, qui répond à chaque sollicitation avec entrain et surtout par des vocalises jouissives. Et pour parfaire ce tableau, la boîte à vitesses PDK nous a enchantés par sa réactivité et sa rapidité. Le confort de conduite est étonnant au vu des énormes roues de 21 pouces de notre modèle d'essai. Il faut préciser également que les très bons sièges avant et l'excellente position de conduite ajoutent au plaisir de rouler dans cette Porsche. Même lorsque la route commence à virevolter, le très bon châssis du Macan, secondé par la suspension pilotée (PASM), assure une très bonne stabilité à la voiture et la possibilité d'aborder les virages à grande vitesse sans encombre, malgré un poids dépassant 1,8 tonnes. Nous étions d'autant plus rassurés que le freinage puissant et mordant des disques avant agrandis (360 mm) et désormais à six pistons, répondait présent dans toutes les situations.

ES SAADI

MARRAKECH RESORT

LES VILLAS

LUXE & PRESTIGE

RUE IBRAHIM EL MAZINI · HIVERNAGE · MARRAKECH · MAROC
Informations & Réservations : info@essaadi.com · +212 5 24 33 74 00
www.essaadi.com

FOLLOW US ON: Es Saadi Marrakech Resort @essaadimarrakech @essaadiresort

ES SAADI

MARRAKECH RESORT

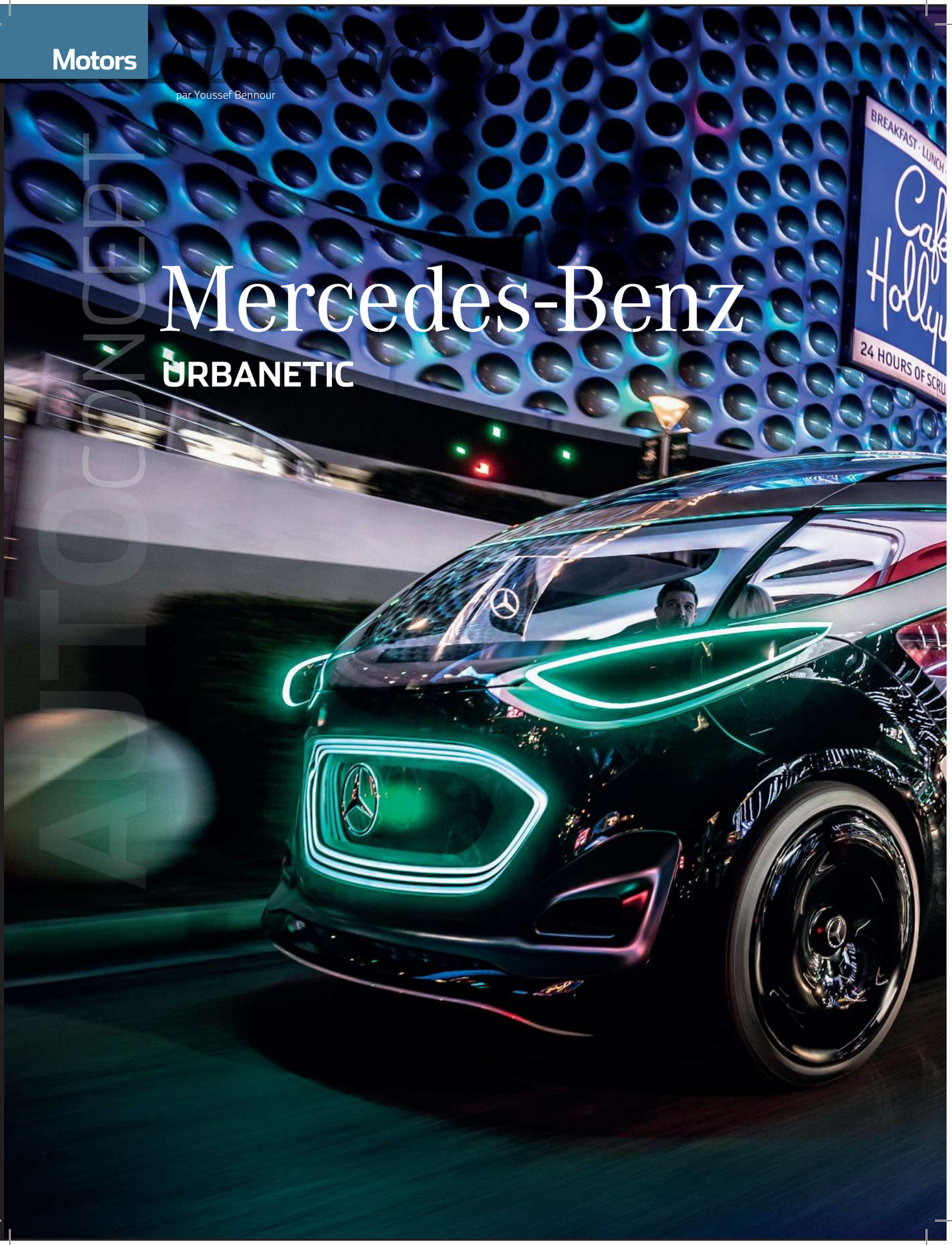
L'émotion est notre héritage

Auto Concept

par Youssef Bennour

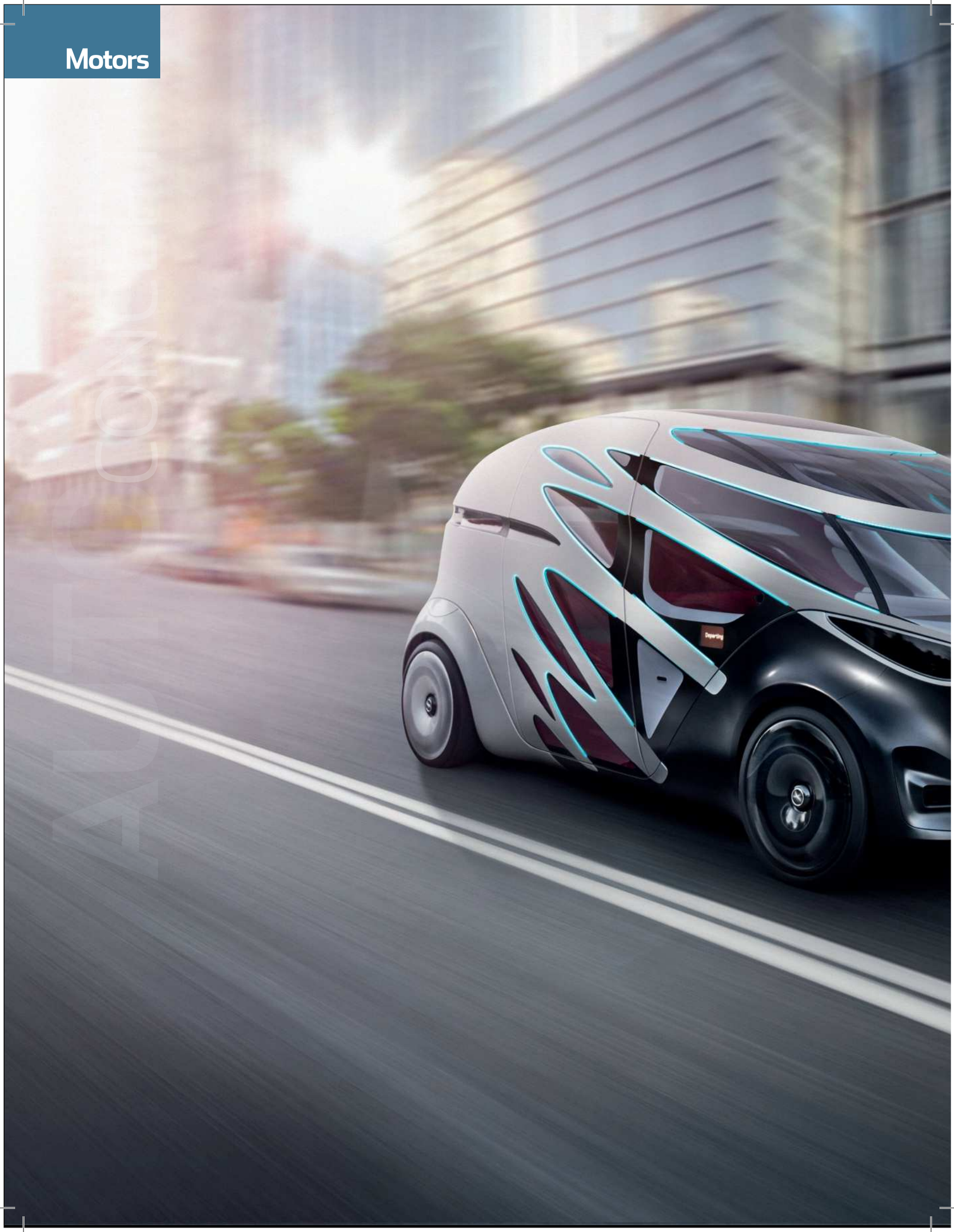
Mercedes-Benz

URBANETIC



UN VRAI COUTEAU SUISSE

Révélé officiellement au mois de septembre 2018, le concept-car Mercedes Urbanetic a joué les vedettes au salon de l'électronique CES 2019. Autonome et 100% électrique, l'engin offre une habitabilité record, puisqu'il peut accueillir douze personnes à son bord. Un tour de force au regard de la longueur du concept, qui dépasse à peine 5 mètres de long.



La carrosserie est interchangeable et vient se greffer sur la plateforme offrant la possibilité à ce prototype de se transformer en utilitaire pour le transport de marchandises. Cela est rendu possible grâce au châssis qui est doté de toutes les fonctions de conduite et peut donc rejoindre un lieu défini même sans carrosserie. L'Urbanetic peut également jouer au déménageur grâce au module Cargo disposant d'un volume de chargement de 10 m3 et peut embarquer jusqu'à dix palettes. La version People Mover, pour sa part, peut embarquer jusqu'à douze passagers.

Pour des considérations de sécurité, le véhicule interagit avec son environnement extérieur. Par exemple, les piétons qui traversent la route en face de lui sont informés qu'ils ont bien été vus par le véhicule grâce à des animations diffusées sur l'écran situé à l'avant du véhicule.

En plus d'être un véhicule autonome, le Vision Urbanetic intègre également une infrastructure informatique qui analyse en temps réel l'offre et la demande dans une zone définie. Du coup, il peut lui-même optimiser son fonctionnement et ses itinéraires en fonction des besoins actuels de transport.

Auto Exception

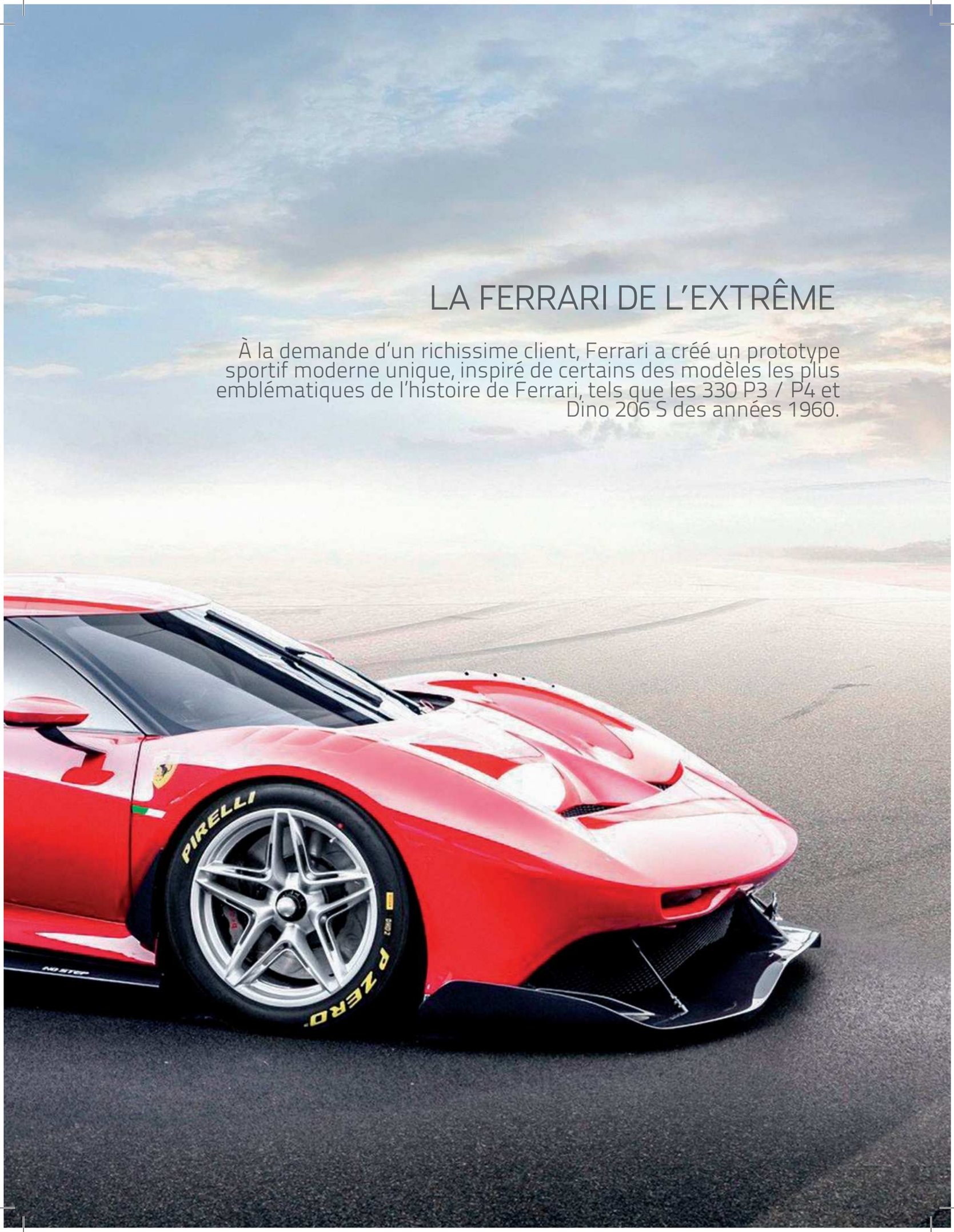
par Myriem Cherkaoui

Ferrari

P80/C

LA FERRARI DE L'EXTRÊME

À la demande d'un richissime client, Ferrari a créé un prototype sportif moderne unique, inspiré de certains des modèles les plus emblématiques de l'histoire de Ferrari, tels que les 330 P3 / P4 et Dino 206 S des années 1960.



Auto Exception

Au sommet de la hiérarchie automobile, les marques les plus prestigieuses croisent le fer à coup de sportives plus technologiques et puissantes les unes que les autres, pour asseoir leur domination. À l'occasion du Salon de Genève 2019, la marque au cheval cabré vient de dégainer une nouvelle arme face à la concurrence, en l'occurrence la F8 Tributo. Ces rivales toutes désignées ne sont autres que la nouvelle Lamborghini Hurracan Evo et la McLaren 720S. Cette nouvelle berlinette à moteur V8 central-arrière vient remplacer la 488 GTB.

Esthétiquement, la partie inférieure de la face avant a été redessinée, en s'inspirant de la Pista et notamment de son conduit aérodynamique, dénommé le S-Duct. Le capot, pour sa part, a été remodelé et les phares ont été redessinés pour être plus compacts. La voiture dispose également de feux arrière ronds, un clin d'œil nostalgique à la F430. À l'arrière, la F8 arbore un capot de moteur transparent à lames, qui rend hommage au F40 et un aileron arrière enveloppant, rappelant celui de la 308 GTB. Ce toilettage s'est accompagné d'un

gain de poids de 40 kg par rapport au modèle sortant.

À l'intérieur, l'habitacle a également fait l'objet de changements. Ainsi, le tableau de bord s'inspire de la 812 Superfast, en adoptant des bouches d'aération rondes et un volant à la jante plus petite, tandis que les couleurs bi-ton de la 488 disparaissent. De plus, l'écran tactile proposé pour le côté passager de la planche de bord gagne en taille, avec désormais 7 pouces de diagonale.

Sous le capot, la F8 Tributo utilise le même moteur que la 488 Pista, un moteur V8 bi-turbocompressé de 3,9 L développant une puissance de 720 ch et un couple de 770 Nm. Il s'agit du V8 le plus puissant jamais installé sous le capot d'une Ferrari de la gamme régulière. La supercar italienne fait également appel à une transmission automatique à double embrayage à sept vitesses, avec des rapports améliorés. Les performances déclarées par le constructeur de la

Auto Exception

F8 Tributo sont ahurissantes. Ainsi, la bête expédie l'exercice du 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et du 0 à 200 km/h en 7,6 secondes, avec une vitesse de pointe de 340 km/h.

Pour gagner en efficacité sur le bitume, la sportive de Maranello est équipée du dernier programme de contrôle de la traction. De plus, le « Ferrari DynamicEnhancer », un programme électronique de gestion des dérives, peut désormais être utilisé en mode course. Enfin, Ferrari a déclaré que la force d'appui du Tributo avait été augmentée de 15% par rapport à la 488 GTB.

Ainsi parée, la F8 Tributo se transforme en pistarde affirmée, tout en se montrant adaptée à un usage civilisé, grâce à la technologie embarquée. Cette polyvalence ravira certainement les aficionados de la marque au cheval cabré

Auto Exception

par Majda Karbane

Mercedes-Benz

GLE

L'HEURE DE LA REVANCHE

La quatrième génération du GLE remet les pendules à l'heure, face à une concurrence de plus en compétitive. Ses armes : une forte technologie, une suspension sophistiquée et sept places.

Auto Exception

Esthétiquement, le nouveau cru affiche un design plus athlétique, pour s'affirmer parmi les concurrents. Avec ses passages de roues marqués et ses rondeurs, le GLE ne manque pas d'allure. Visuellement, le nouveau GLE ne s'éloigne pas trop de son prédécesseur. C'est plus un toilettage qu'une refonte. Les changements les plus remarquables concernent la face avant, remodelée, avec une grande calandre et des phares à LED plus expressifs. La lunette arrière, quant à elle, s'avère légèrement plus inclinée. Le SUV à l'étoile peut également être personnalisé avec des options telles que des roues allant de 19 à 22 pouces de diamètre ou des marchepieds éclairés.La nouvelle conception, ainsi que les bas de caisse entièrement recouverts, permettent de réduire le coefficient de traînée du GLE à 0,29, contre 0,32 pour le modèle sortant. Cela joue un rôle important dans l'économie de carburant sur les autoroutes et la réduction du bruit du vent dans l'habitacle.

L'intérieur de ce SUV de luxe est impeccablement assemblé. Le cuir est cossu, les commandes tombent bien sous la main et les divers placages de bois en option sont magnifiques.La banquette arrière est suffisamment généreuse pour accueillir trois adultes confortablement. Et parce que e nouveau GLE a un empattement plus long, il y a plus d'espace pour les jambes au niveau de la deuxième rangée, dont les sièges peuvent être à commande électrique en option. Le toit ouvrant panoramique, quant à lui, offre une plus grande surface vitrée qu'auparavant,

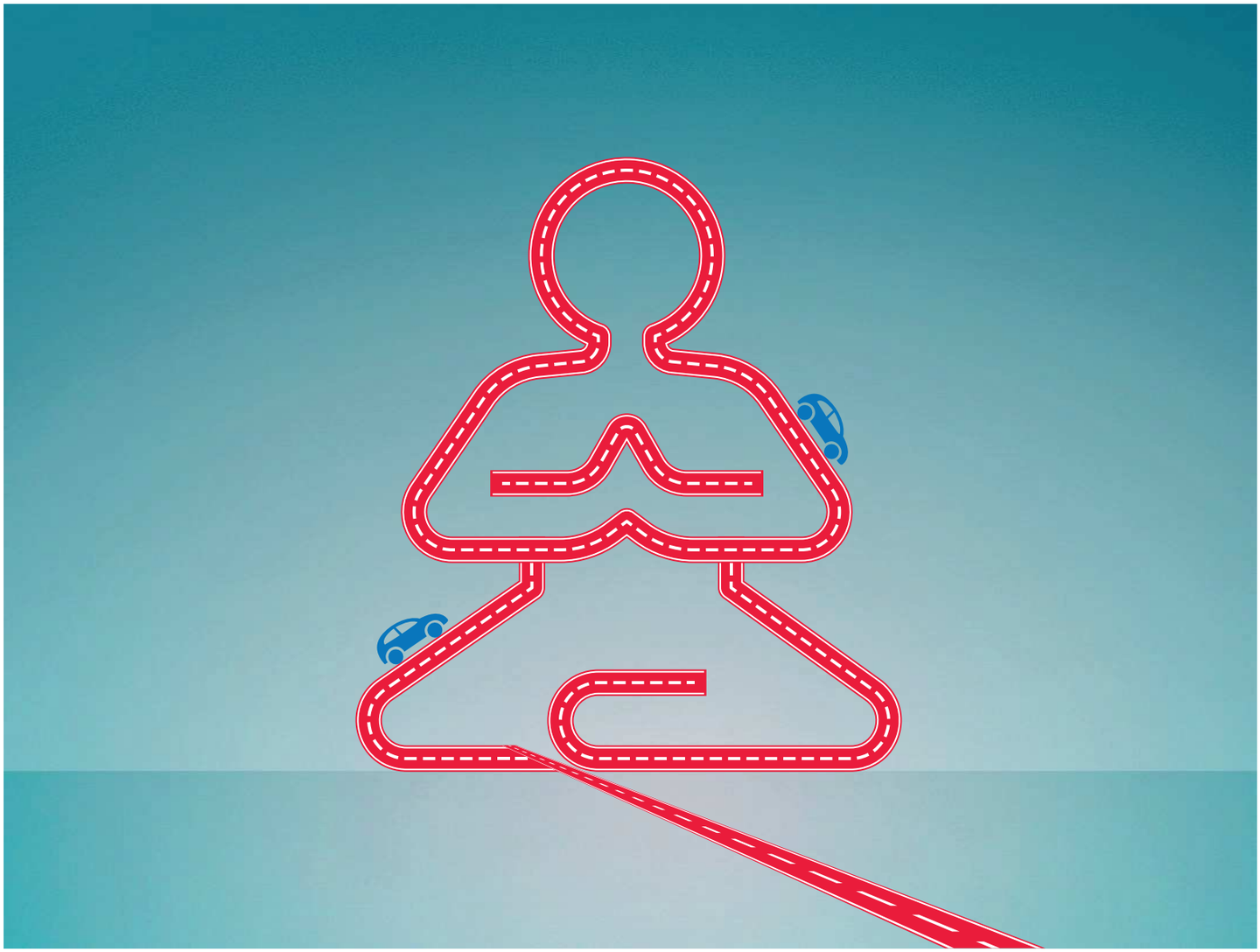
Moteur :	**6 cylindres 2999 cm³**
Puissance :	**367 ch à 5500 tr/mn**
Couple :	**500 Nm à 1600 tr/mn**
Transmission :	**Intégrale variable**
Poids et mesures	
Poids à vide :	**2220 kg**
Dimensions :	**--/ --/ -- (L/l/h)**
Réservoir :	**-- l**
Volume coffre :	**-- l**
Pneumatiques :	**--**
Performances globales	
Vitesse max électrique :	**250 km/h**
0 à 100 :	**5.7 s**
Consommation :	**8,3 à 9,4 l/100 km**
Autonomie :	**--- km**

ce qui permet de garder l'habitacle lumineux et aéré. L'espace de chargement est également plus généreux, avec un hayon à commande électrique, facilitant l'accès et un volume maximum de 815 litres. En option, une troisième rangée de sièges avec deux sièges indépendants peut être demandée.

Il y a du changement également au niveau de la planche de bord, qui accueille deux dalles numériques de 12,3 pouces, l'une pour le combiné d'instruments et l'autre pour le système d'info-divertissement. Le système d'infotainment est le même MBUX que celui de la classe A. Bien sûr, en plus de toucher l'écran, vous pouvez utiliser les menus à l'aide d'une manette tactile sur la console centrale, d'une touche sur le côté droit du volant ou en disant « Hé, Mercedes » pour activer la technologie de reconnaissance.
Par ailleurs, cette génération s'avère plus riche en équipements. La dotation standard comprend les phares et les feux arrière à LED, la surveillance des angles morts, l'assistance Apple CarPlay et Android Auto, le freinage de précollision et la navigation. Les options incluent le régulateur de vitesse adaptatif et une fonction d'assistance aux embouteillages, qui peut aider à conduire la voiture dans des situations d'arrêt et de départ, un système audio Burmester, un système de parfum en cabine, des sièges avant chauffants, rafraîchissants et massants, l'affichage tête haute en couleur et la climatisation quatre zones. La nouvelle Mercedes GLE promet également une tenue de route plus dynamique, grâce au train de roulement actif optionnel E-active Body Control, qui peut être combiné à la suspension pneumatique Airmatic revisitée. C'est le premier système disponible sur le marché qui permet de réguler indépendamment les forces d'amortissement et de suspension de chaque roue et de neutraliser les mouvements de roulement, de tangage et de verticalité de la carrosserie.

Au chapitre mécanique, le tout nouveau Mercedes GLE démarre sa carrière avec quatre moteurs, dont un seul essence. Il s'agit de la version 450 avec six cylindres en ligne de 367 ch, un bloc doté d'une micro-hybridation EQ Boost, qui permet d'avoir un surplus de puissance ponctuel de 22 ch. Pour le diesel, l'entrée de gamme est un quatre cylindres de 245 ch. Puis il y a un six cylindres en ligne décliné en deux puissances: 272 et 330 ch. Tous ces blocs sont accouplés à la boîte à vitesses automatique à 9 rapports. Il en est de même pour la transmission intégrale 4MATIC.

MÉDITER EN TOUTE SÉRÉNITÉ N'ARRIVE PAS PAR MAGIE



*Étude Kantar TNS – Approche client – mai à juillet 2018 – Plus d'infos sur escda.ma.

LA LOCATION LONGUE DURÉE PAR ALD AUTOMOTIVE

ÊTRE **RÉÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE MAROC** N'EST PAS UNE QUESTION DE CHANCE MAIS BIEN LA RECONNAISSANCE D'UN SERVICE DE QUALITÉ DÉLIVRÉ À PLUS DE **550 CLIENTS.**

POUR PLUS DE SÉRÉNITÉ, AYEZ LE BON RÉFLEXE, OPTEZ POUR LE **N°1** DE LA **LLD.**

ALDAUTOMOTIVE.MA

ALD Automotive

Location de véhicules longue durée
ÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE 2019
MAROC

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE

100
NUMÉROS

17
COLLECTIONNEURS

87
ENTRETIENS EXCLUSIFS

23
DESIGNERS

15
PILOTES

12
CONSTRUCTEURS

20
GENTLEMEN

14
NATIONALITÉS

9 ALLEMANDS	**2** AMÉRICAINS	**6** ANGLAIS	**1** BELGE	**1** CROATE	**1** CUBAIN	**19** FRANÇAIS
5 FRANÇAIS DU MAROC	**2** HOLLANDAIS	**17** ITALIENS	**3** LIBANAIS	**15** MAROCAINS	**1** SUÉDOIS	**5** SUISSES

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE AWARDS

150
NOMBRE DE VOITURES MODERNES PARTICIPANTES

6
ÉDITIONS

128
NOMBRE DE VOITURES CLASSIQUES PARTICIPANTES

25
PLUS DE 25 TROPHÉES VOITURES MODERNES DISTRIBUÉS

30
PLUS DE 30 TROPHÉES VOITURES CLASSIQUES DISTRIBUÉS.

18
JURY DE QUALITÉ MONDIALE

2013	2014	2015	2016	2017	2018
Henri Pescarolo	Henri Pescarolo	Lorenzo Ramaciotti	Marek Reichman	Paolo Pininfarina	Giorgetto Giugiaro
Patrick Le Quément	Yannick Dalmas	Frank Stephenson	Ralph Debbas	Andrea Zagato	Fabrizio Giugiaro
	Hervé Poulain	Piero Mancardi	Louis de Fabribeckers	Filippo Perini	Flavio Manzoni
	Lorenzo Ramaciotti		Stephane Schwarz	Henri Pescarolo	Henri Pescarolo
			Serge Bellu	Yannick Dalmas	Louis de Fabribeckers
				Serge Bellu	Serge Bellu

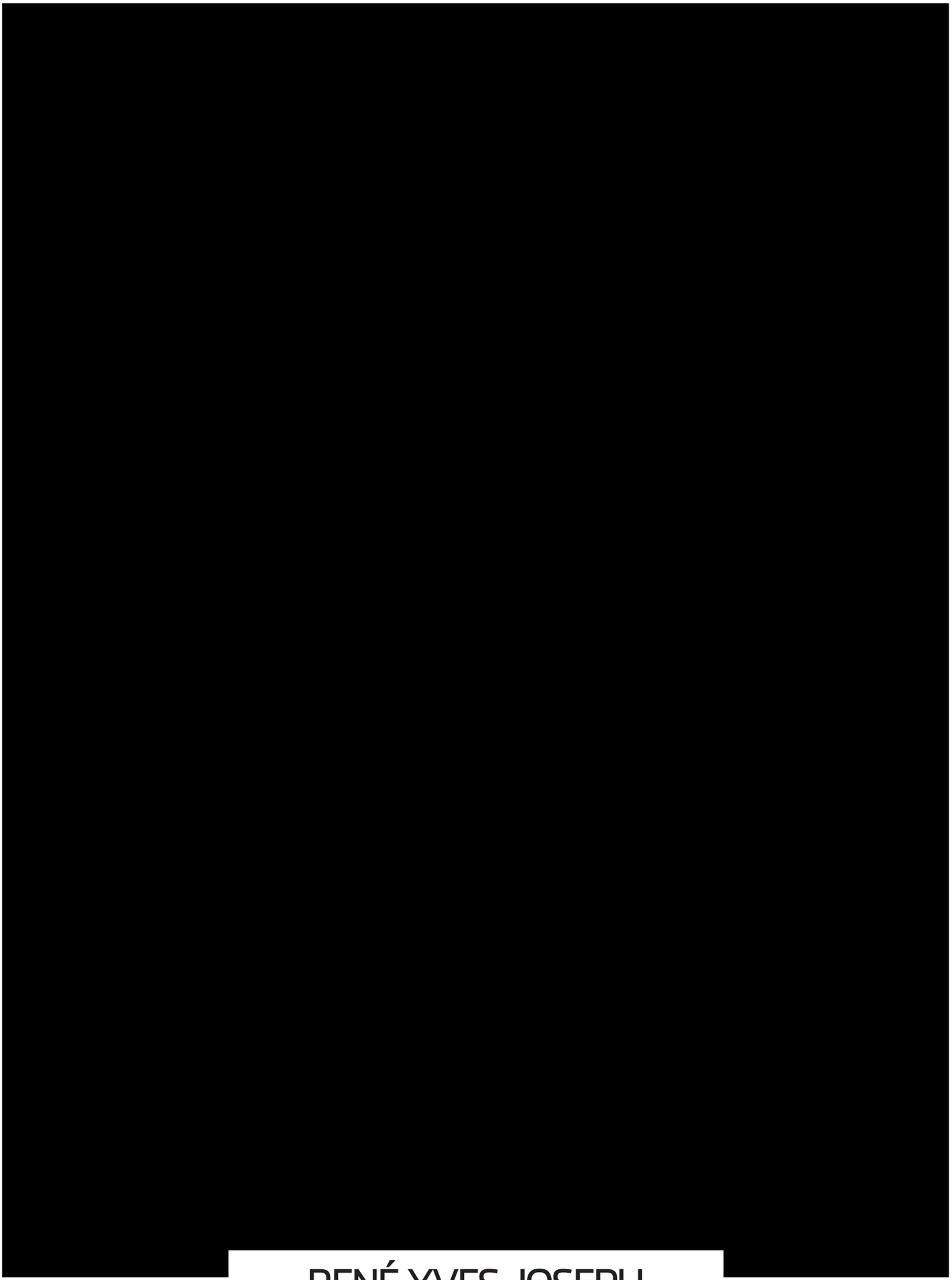
MAX COHEN OLIVAR

KAMIL EL KHOLTI

MEHDI BENNANI

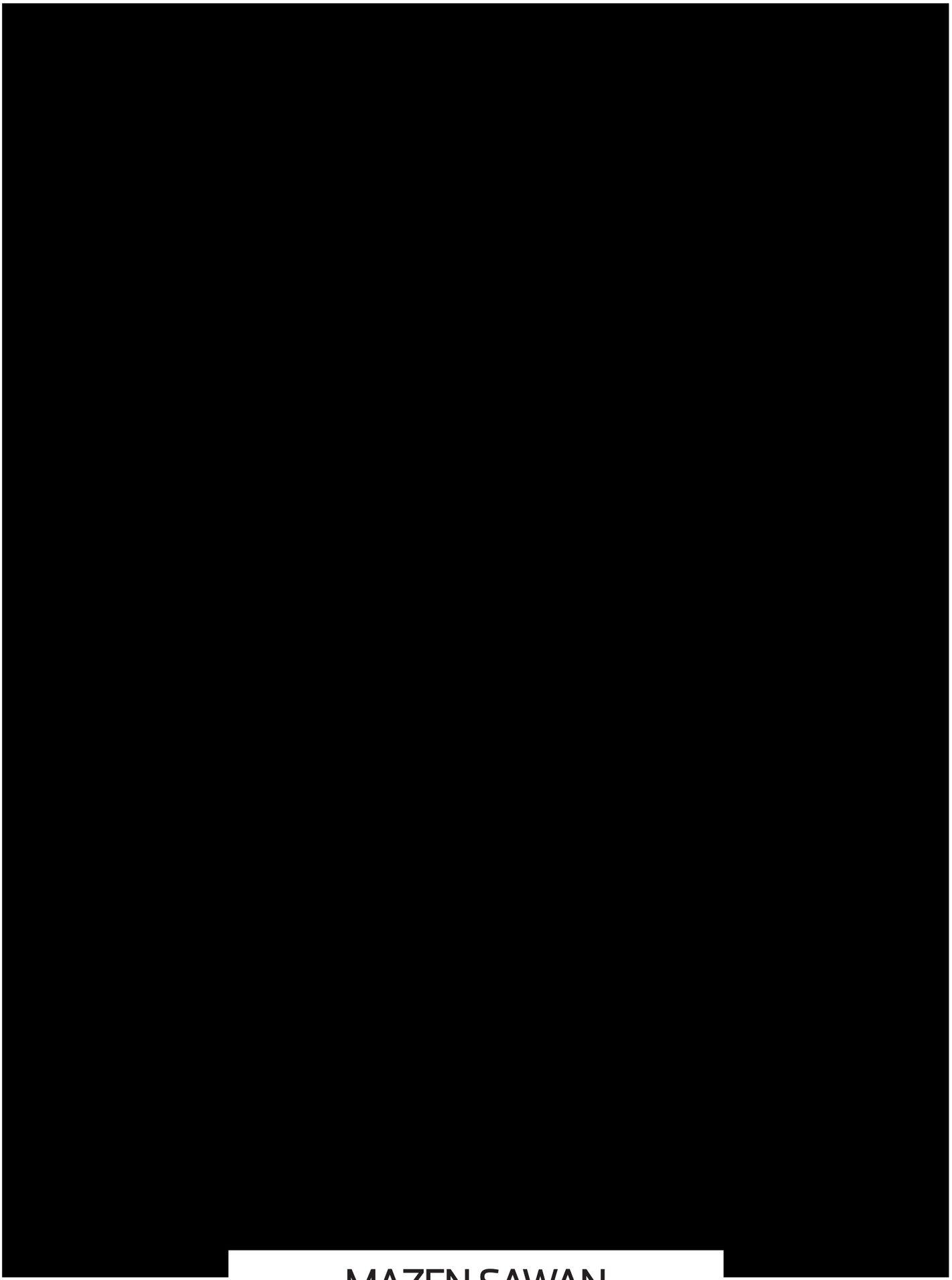
OMAR BEKKARI

AZIZ LAMGHARI



RENÉ-YVES JOSEPH

RALPH LAUREN



MAZEN SAWAN

DAFIR ARRAKI

AHMED ZERKDI

HERVÉ ARNON-DEMOY

RACHID MEZIAN

FAYÇAL DOUKKALI

GILBERT GUZZO

ALI HORMA

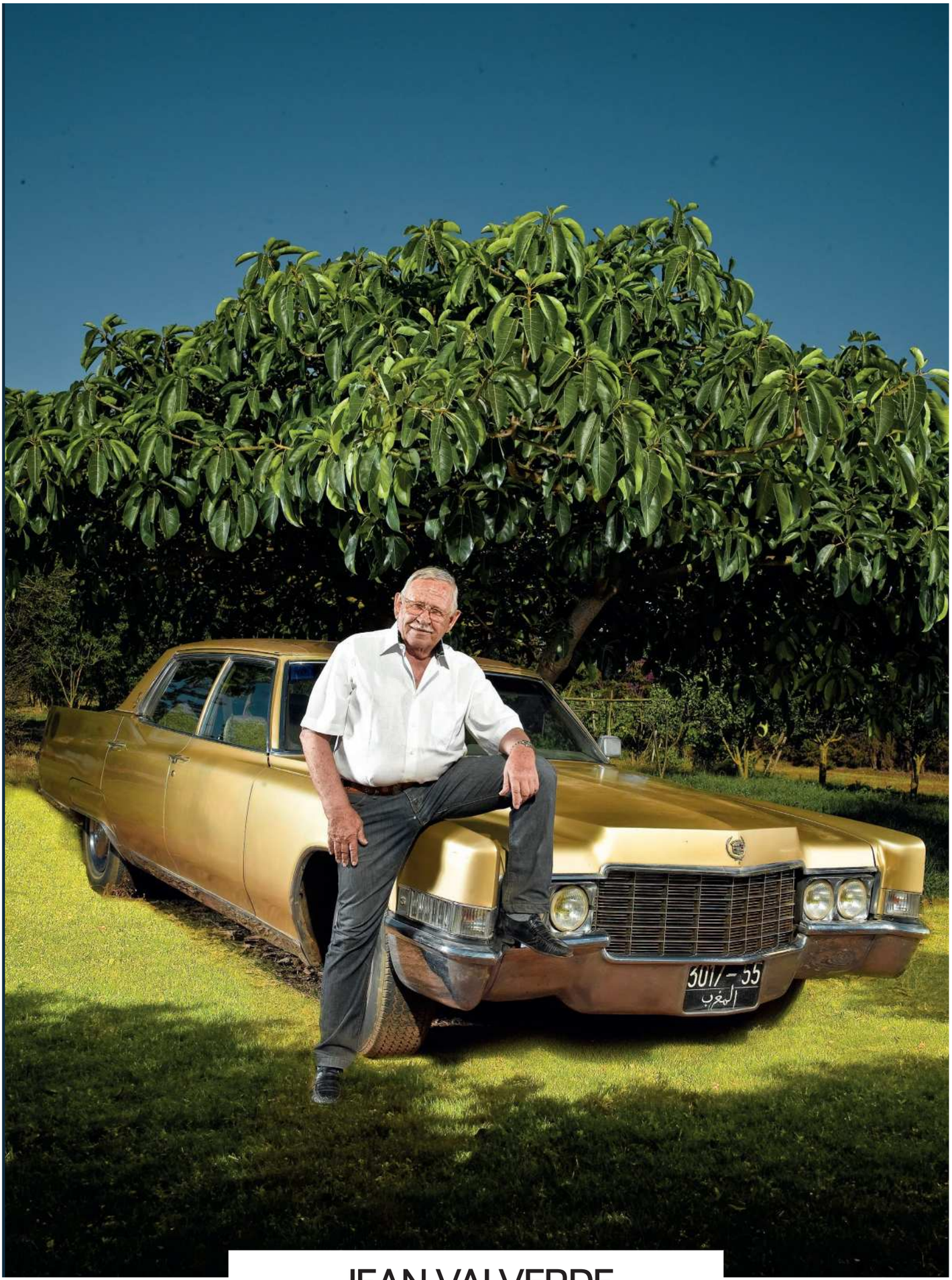
CHEVROLET
Y. MULLER
Y. MULLER
Y. Muller
CHEVROLET
YOKOHAMA
CHEVROLET

YVAN MULLER

JALIL NEKMOUCHE

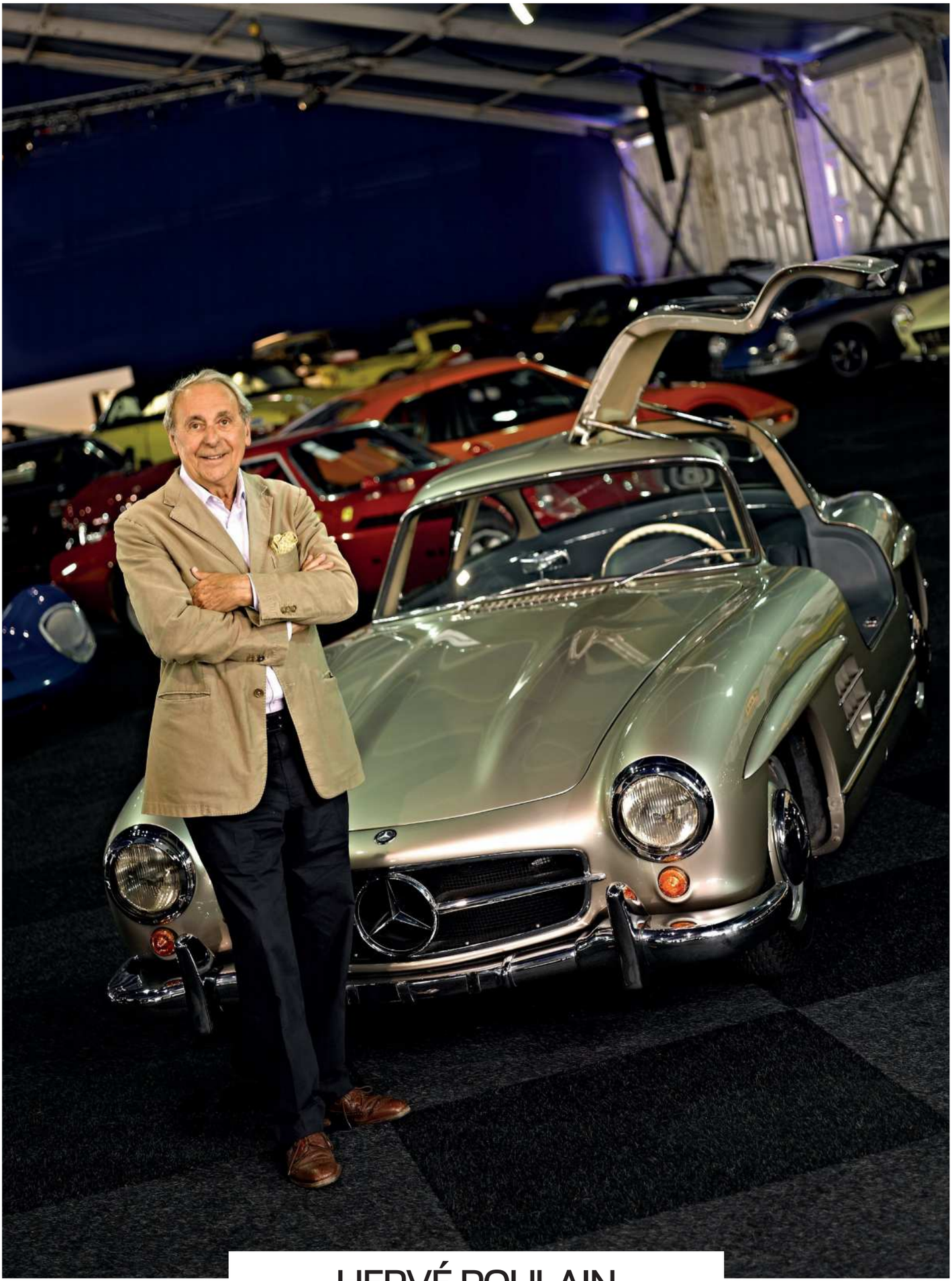
SAMIR BENJELLOUN

KARIM BENKIRANE



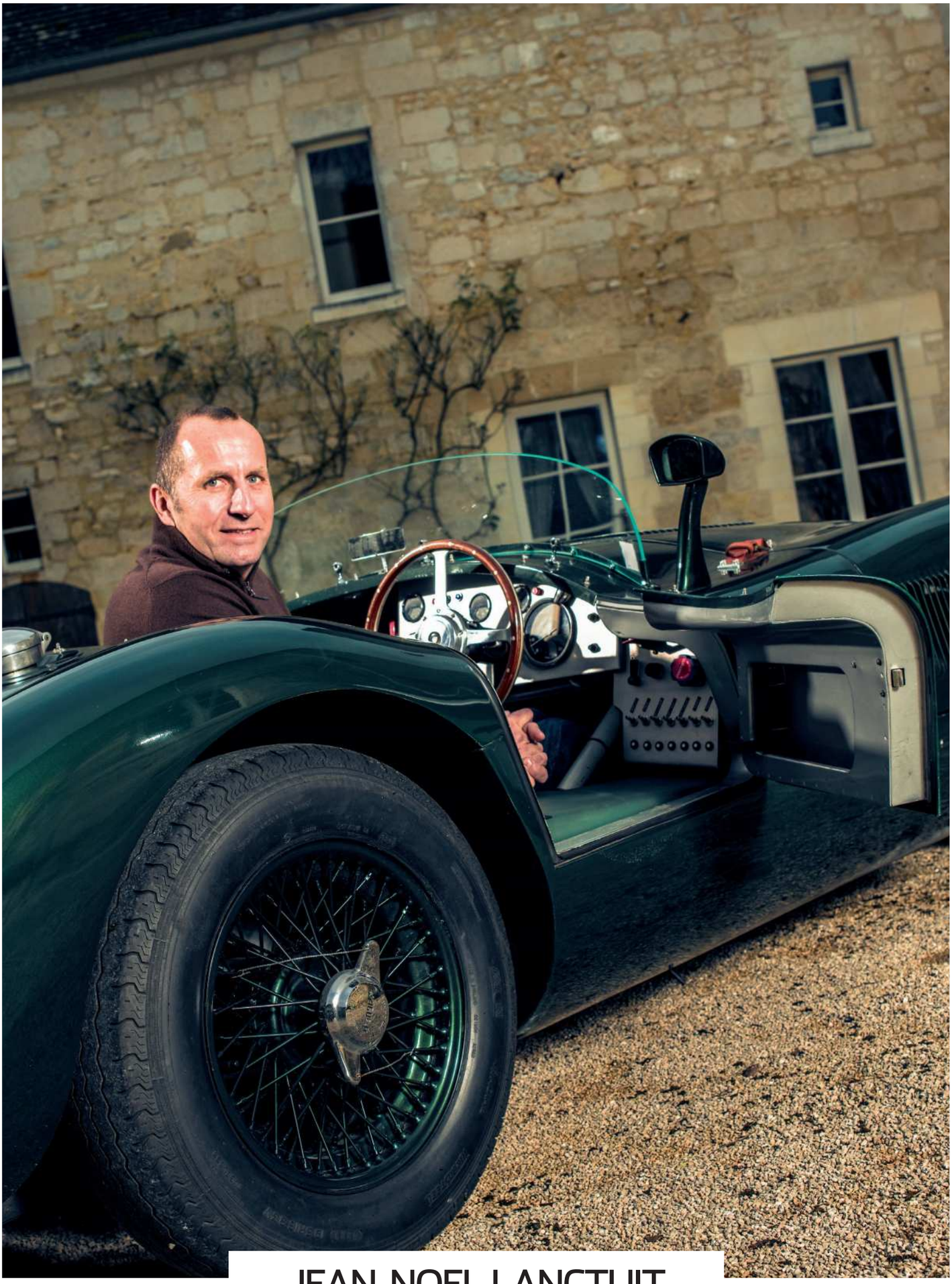
JEAN VALVERDE

JACKY BERENGER



HERVÉ POULAIN

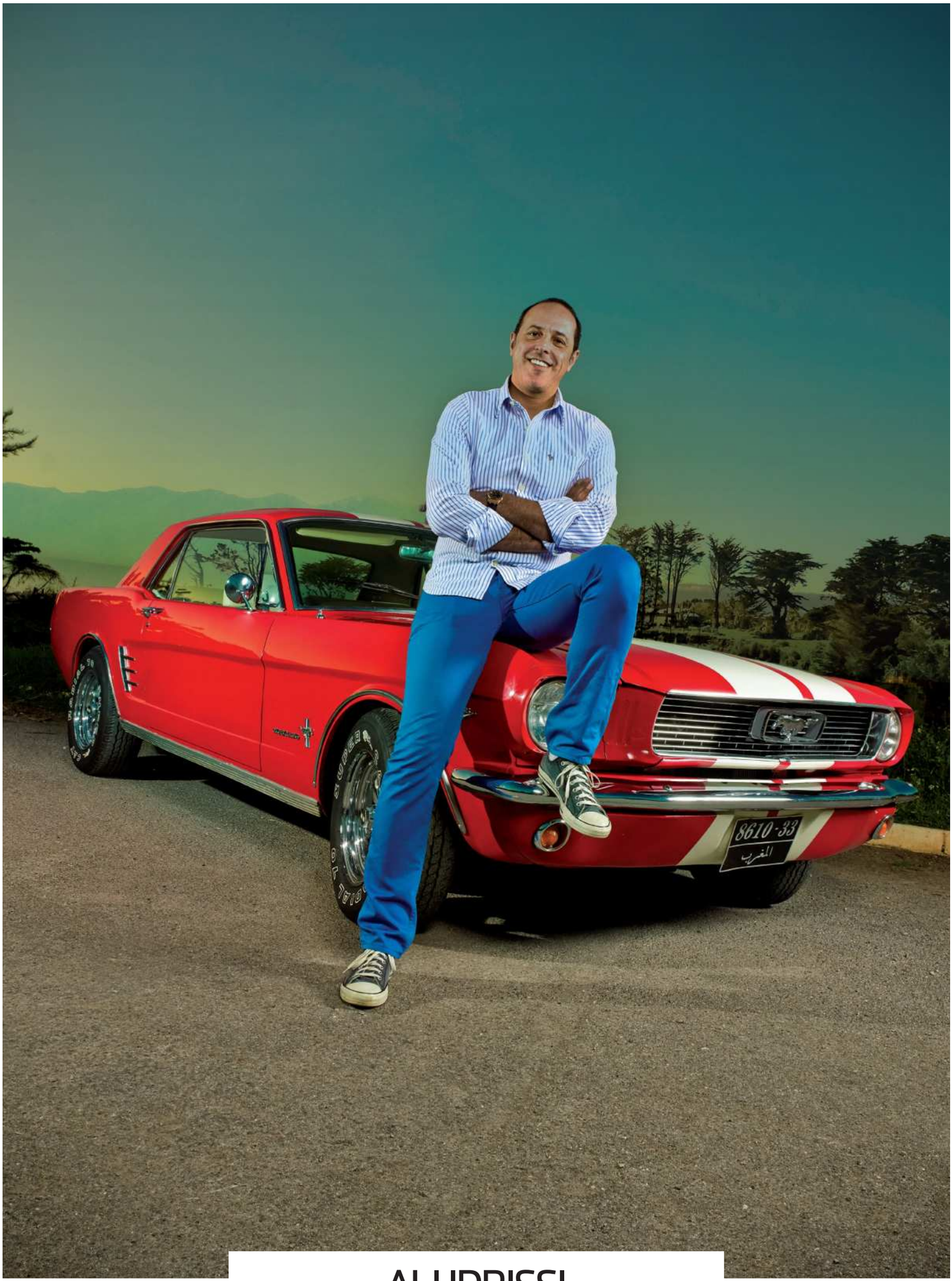
HENRI PESCAROLO



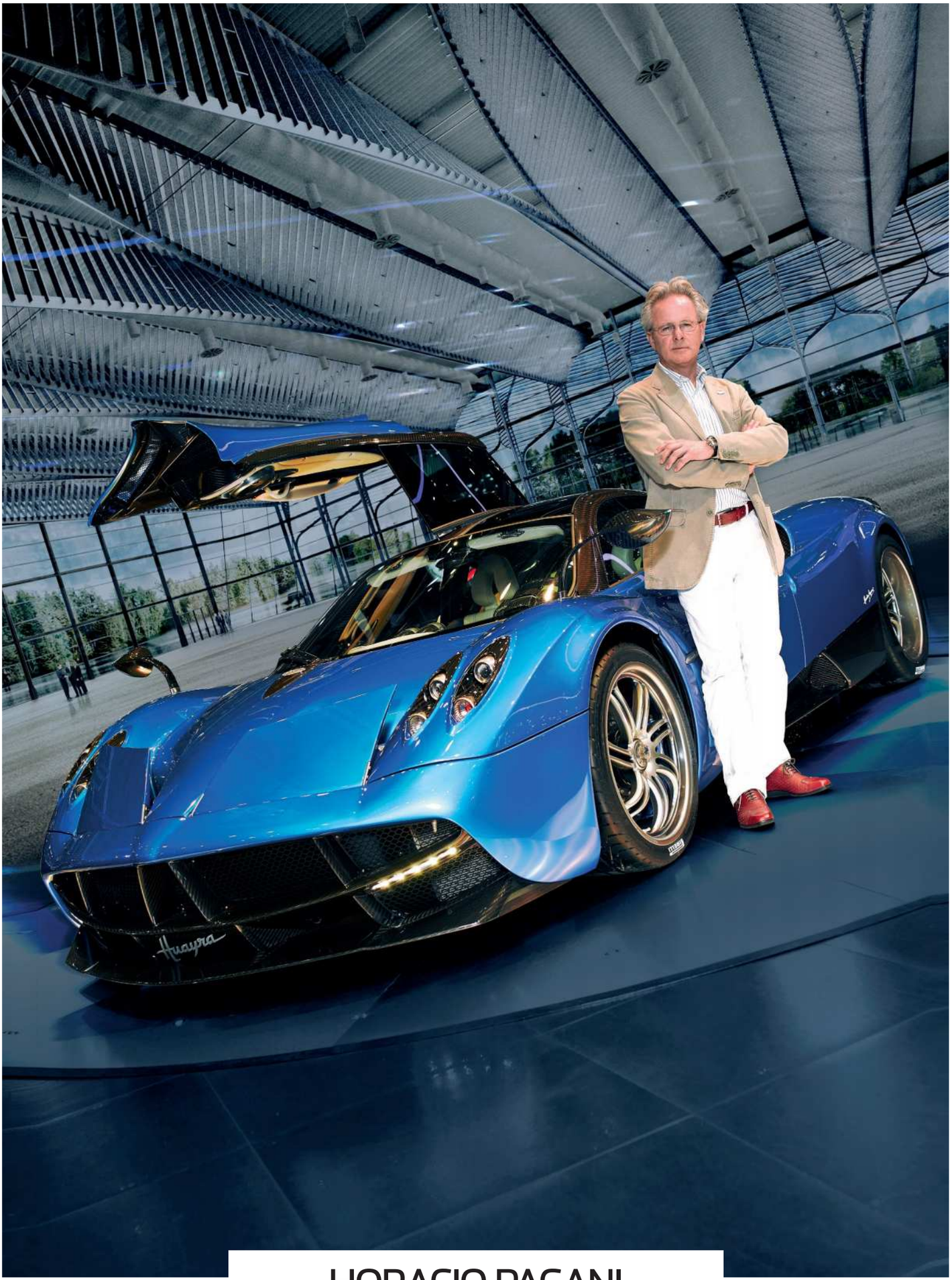
JEAN-NOEL LANCTUIT

STÉPHANE ROUX

ADRIAN VAN HOOYDONK



ALI IDRISSI



HORACIO PAGANI

YANNICK DALMAS

CHRISTIAN VON KOONIGSEGG

[redacted]

ANDREA SCHWARZ

PATRICK LE QUÉMENT

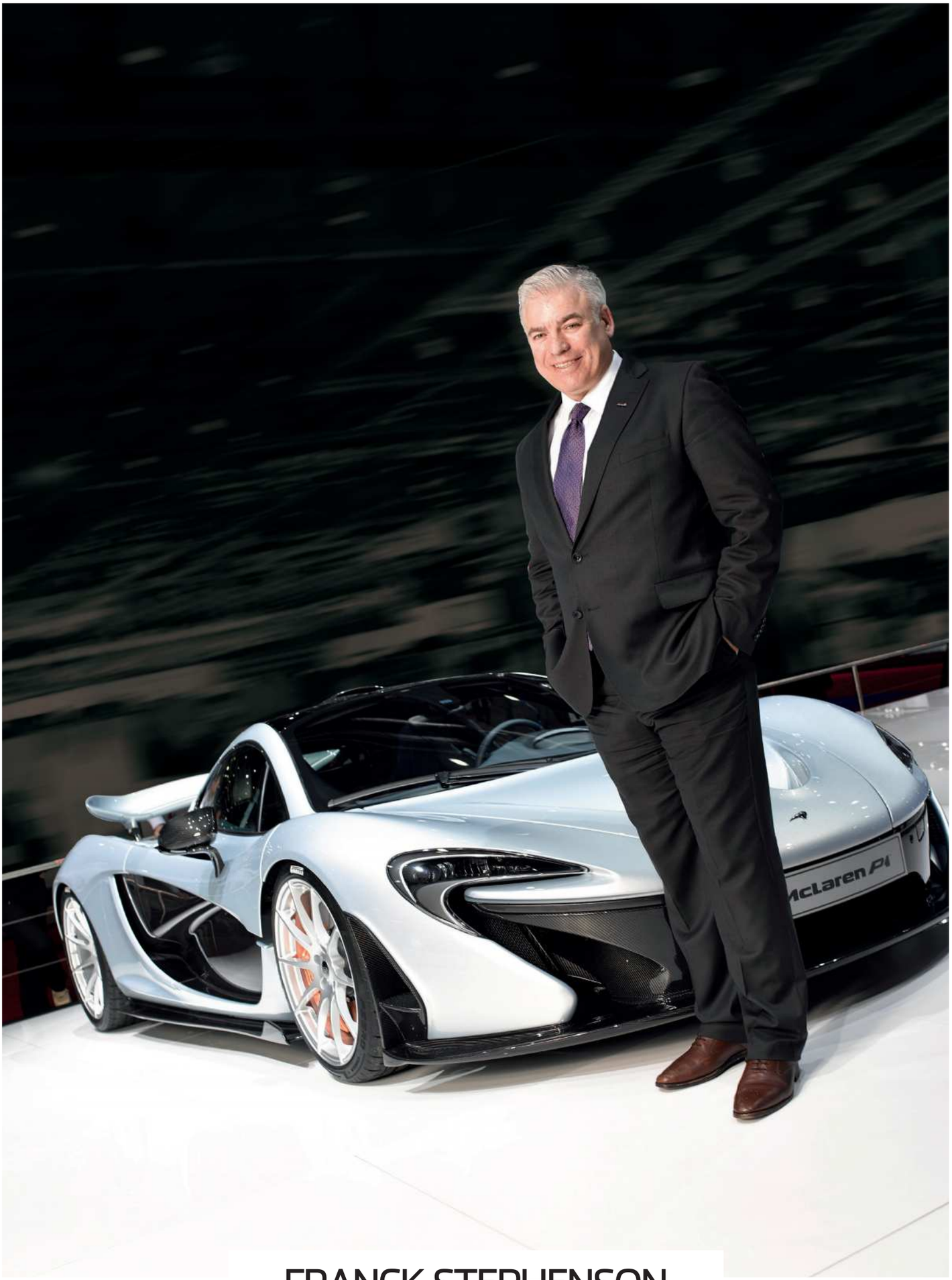
CHRISTOPHE GROHE

YVES LOUBET

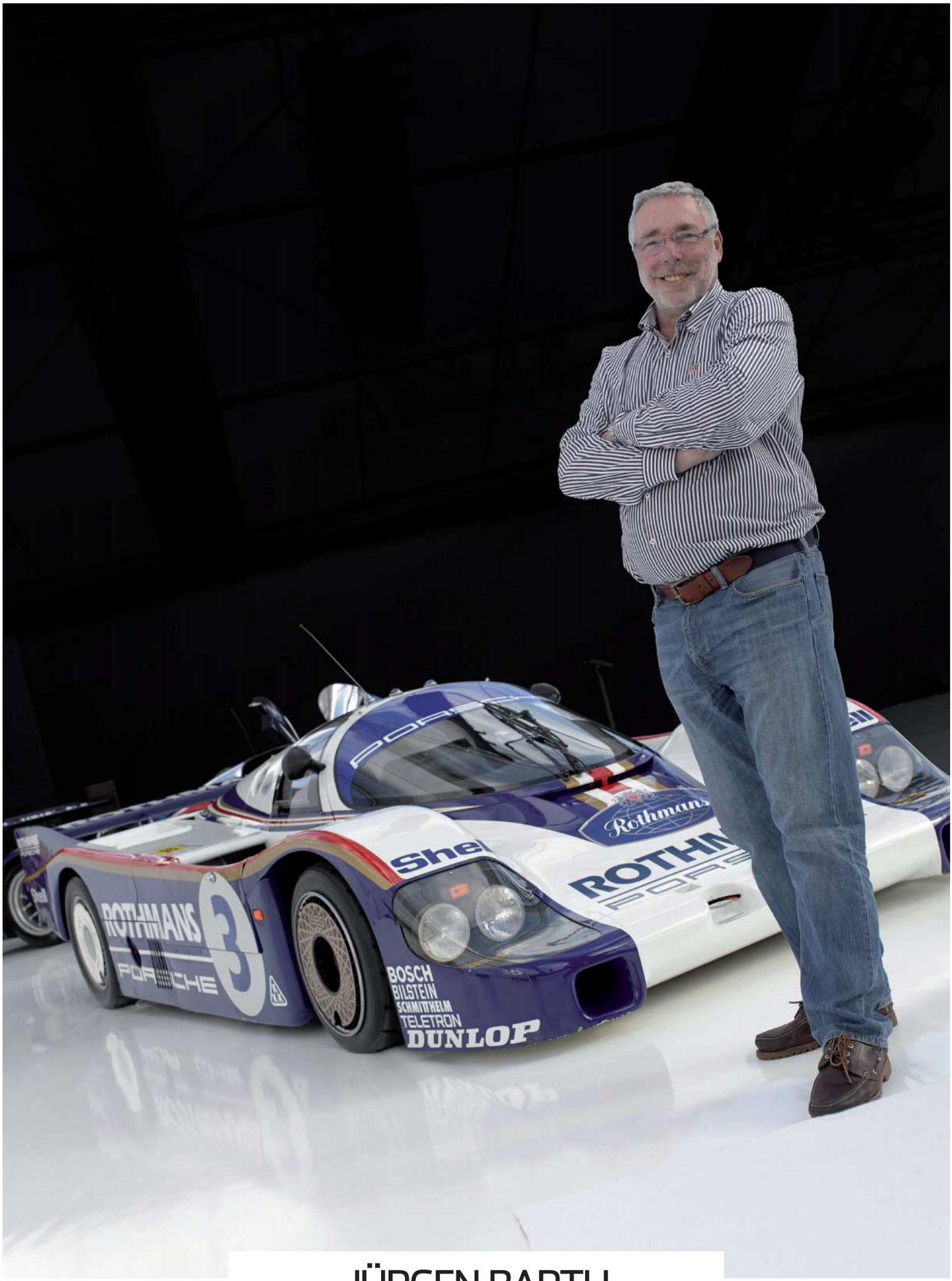
CYRIL NEVEU

GABRIELLE TARQUINI

LORENZO RAMACIOTTI



FRANCK STEPHENSON



JÜRGEN BARTH

KHALID KABBAGE

HERVÉ CHARBONNAUX

ADRIEN MAEGHT

LOUIS DE FABRIBECKERS

JEAN-CHARLES RÉDÉLÉ

MICHAEL MAUER

SÉBASTIEN LOEB

IAN CALLUM

TIZIANO CARUGATI

CHRIS GOODWIN

ANDREA ZAGATO

BODO BUSCHMANN

DANIEL SCHLATTER

CORRADO LOPRESTO

ALOIS RUF

MAREK REICHMAN

CHRISTOPHE LAPIERRE

KARIM HABIB

PATRICK PETER

RALPH DEBBAS

LAURENS VAN DER ACKER

ACHIM ANSCHEIDT

FILIPO PERINI

FABIO FILIPPINI

FRANK RINDERKNECHT

MATE RIMAC

ADOLFO ORSI

PAOLO PININFARINA

ANTONY VILLAIN

ALFREDO STOLA

MARCO CAJANI

GERRY MCGOVERN

ALDO MAGADA

FLAVIO MANZONI

ROB MELVILLE

ULRICH KNIEPS

JEAN RAGNOTTI

GILES TAYLOR

CHRISTIAN LAVIEILLE

THIERRY METROZ

GIORGETTO & FABRIZIO GIUGIARO

ALFONSO ALBAIZA

VALENTINO BALBONE

ANDREA LEVY

GIANPAOLO DALLARA

STEPHAN WINKELMANN

STEFAN SIELAFF

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

STEFAN SIELAFF
L'ESTHÈTE

Entretien du mois

SIELAFF

Stefan Sielaff est l'un des designers automobiles les plus en vue du secteur. Il a travaillé avec des constructeurs automobiles prestigieux, tels que Bentley Motors, Volkswagen et Audi. Stefan Sielaff a plus de 25 ans dans la création d'extérieurs et d'intérieurs de voitures. Il avait développé des dessins très emblématiques. Les travaux de Sielaff ont conduit au développement de modèles de voitures très demandés dans le monde entier. Il a commencé avec une bourse d'Audi au Royal College of Art de Londres, où il a obtenu une maîtrise en design automobile. Depuis, sa touche a confirmé chemin faisant qu'il était de la trempe des meilleurs designers. Après des expériences très fécondes chez des grands constructeurs, notamment Audi, Mercedes et Volkswagen, il atterrit chez Bentley en 2015.
A travers cet entretien accordé exclusivement à Gentlemen Drivers, Stefan Sielaff revient sur les débuts de sa passion pour l'automobile, les moments clés de sa carrière et nous éclaire sur sa vision du design de luxe dans le futur.

Entretien du mois

Pouvez-vous définir d'où vient votre passion pour les voitures?
Tout a commencé quand j'avais quatre ans, devant le magasin de tabac de ma famille à Munich. Un de nos clients, un réalisateur, est arrivé dans une toute nouvelle Porsche 911. Je pouvais juste regarder par-dessus le bord de la fenêtre. Je dois dire que c'était le moment où ma passion pour les voitures a commencé. Plus tard, comme tous les passionnés de voitures, j'ai commencé à acheter des vieilles voitures bon marché. J'ai alors beaucoup appris sur la mécanique et la technique, car je devais réparer ces voitures tout le temps. Ma toute première voiture, la plus appréciée, était une Triumph Spitfire, ce qui m'a donné une grande passion pour les voitures britanniques. J'ai aussi acquis de vieilles Volkswagen. Je pense qu'en tant que designer automobile, il est essentiel de comprendre les voitures d'un point de vue technique.

Qu'est-ce qui est venu en premier pour vous, le design ou les voitures?
Quand j'étais jeune, je n'étais pas un designer de voitures classiques, je ne faisais pas de croquis de voiture à quatre ans. J'étais plus intéressé par les beaux-arts, la sculpture. Je rendais fous mes parents en travaillant avec d'énormes blocs de marbre dans leur garage quand j'avais 14 ou 15 ans. Les voitures me passionnent depuis toujours, mais je n'ai jamais pu combiner ces deux passions. Donc je n'ai commencé à y réfléchir que lorsque j'ai eu mon diplôme d'études supérieures. Je devais me demander ce que j'allais faire pour gagner ma vie. À l'époque des années 80, il n'y avait pas de formation pour le design automobile en Allemagne, alors j'ai commencé à l'étranger. J'ai eu un stage chez Audi, qui investissait beaucoup dans la formation de designers à cette époque. Ils m'ont donné une bourse d'études supérieures pour aller au Royal College of Arts de Londres et j'ai tout appris sur le design automobile. Ensuite, évidemment, j'ai commencé avec Audi et après un intermède chez Mercedes, ce fut le retour au groupe Volkswagen. J'ai alors travaillé aussi pour Lamborghini et Bugatti.

Quel est le processus de conception d'une Bentley?
L'équipe de designers principale est composée de 25 personnes, à savoir le design extérieur, le design intérieur, la couleur et les garnitures. Ensuite, en plus des 25 personnes, nous avons les modélisateurs de données, les modélisateurs d'argile et de quelques autres éléments, ce qui fait environ 120 personnes au total. Cela reste bien évidemment largement inférieur à Volkswagen, Audi ou Mercedes, où nous parlons d'équipes d'environ 700 personnes.
Pour être honnête, plus je vieillis, plus je préfère les petites équipes, car c'est avant tout un retour aux sources et la possibilité d'avoir des échanges directs

Biographie :

1962 : naissance à Munich.
1988 : diplômé de l'Université des sciences appliquées de Munich en design industriel.
1990 : obtention d'un master en design au Royal College of Art in London, suite à une bourse d'AUDI AG.
1990 : début de carrière professionnellechez AUDI AG à Ingolstadt, dans le domaine du design intérieur.
1993 : passage chez Audi Design Centre à Munich, où il a travaillé dans le domaine du design intérieur chez Audi et VW.
1997 : nommé responsable du design intérieur chez Audi.
2003 : passage chez Daimler Chrysler AG en tant que directeur du design intérieur
2006 : reprend son poste du designer en chef de la branche Audi, incluant Seat, mais aussi Lamborghini.
2015 : arrivée chez Bentley en tant que directeur du design après le départ de Luc Donckerwolke.

STEFAN SIELAFF
L'ESTHÈTE

tous les jours, sans avoir à passer par email, par téléphone ou par téléphone ou réunions. J'entre dans le studio et tout le monde est là. Si un designer a une bonne idée et qu'il la présente sur un croquis de serviette, pas de problème. Mais la plupart des jeunes créateurs utilisent évidemment maintenant les médias numériques. Nous utilisons Alias pour le programme 3D. Et les imprimantes 3D sont extrêmement précises. Néanmoins, nous commençons toujours par les sketches d'idéation, un travail très artistique, puis nous passons aux étapes suivantes, un peu plus terre à terre.

Nous commençons à examiner les données, non seulement sur les murs, mais aussi avec les lunettes de réalité virtuelle. Cela nous aide, parce que nous avons une impression 3D de l'extérieur. On peut regarder autour de nous, ce qui est une grande différence. Nous nous sentons assez à l'aise avec VR, car il nous montre le produit immédiatement à la lumière du jour, ce qui est très important. En regardant les modèles en argile, nous n'obtenons pas les réflexions. Ensuite, on doit s'asseoir dans ce cocon que nous avons créé et cela reste très économique et rapide, avec les modèles en mousse.

Travaillez-vous avec l'équipe de décoration intérieure de la même manière que vous le faites avec l'équipe de coloris et de garnitures, par exemple?

Eh bien, ce que j'ai fait lors de mes débuts avec Bentley a été d'intégrer les équipes de coloristes et de décorateurs d'intérieur. Nous devions nous assurer que c'était vraiment un processus où les deux débutaient au démarrage et travaillaient ensemble tous les jours.

Que faites-vous en termes de recherche?

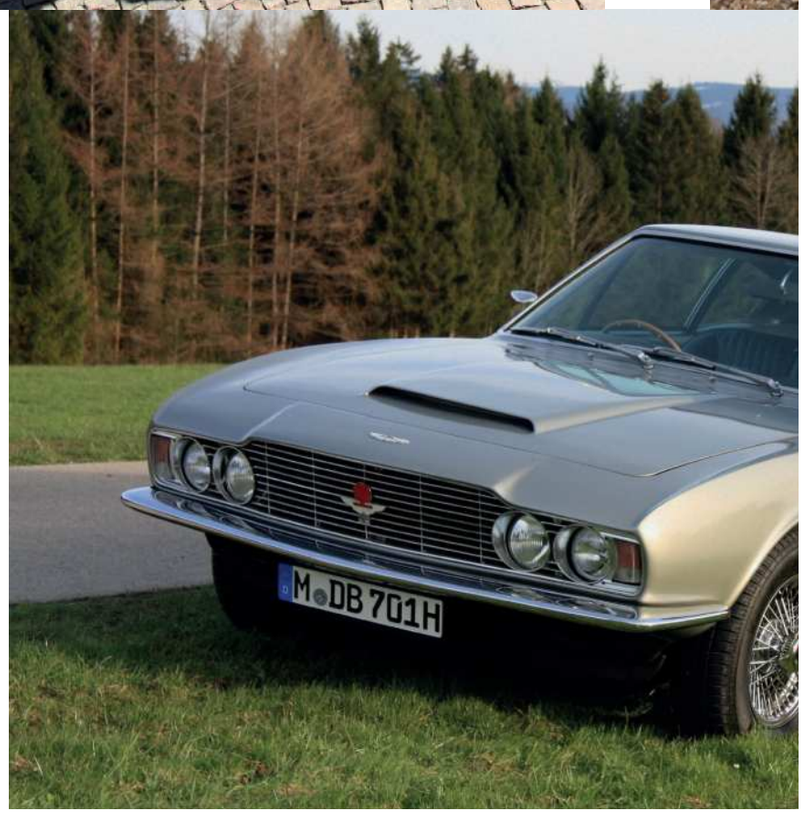
En tant que designers, on regarde toujours la concurrence. Mais d'un autre côté, nous examinons également notre patrimoine. Lorsque nous parlons de la nouvelle Continental, nous avons examiné l'héritage de la Continental R à partir de 1952. Il était très important pour nous de conserver le code génétique.

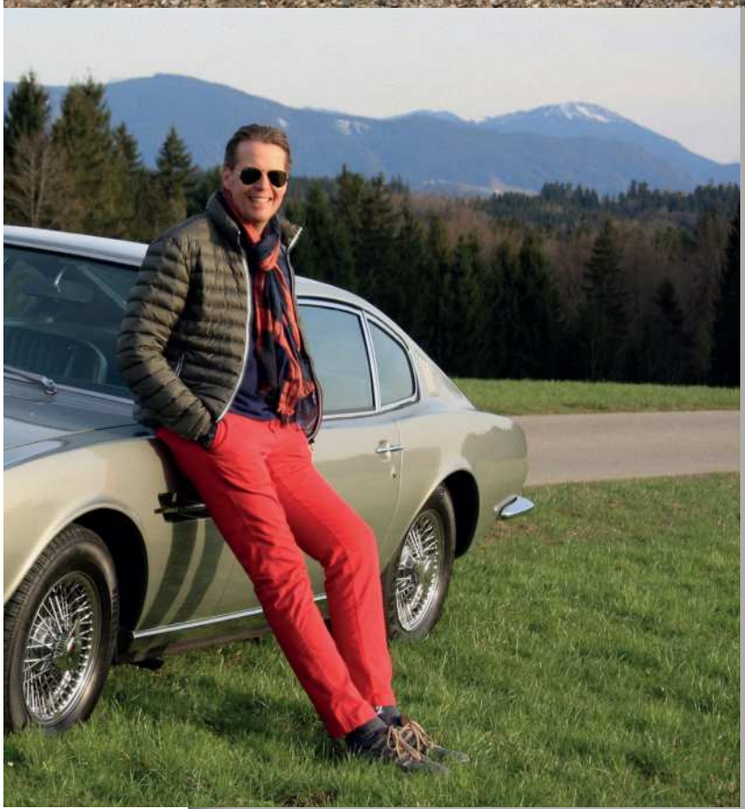
Combien de temps dure un processus complet, du début à la fin?

Quatre années. Deux ans de travail créatif et deux ans supplémentaires pour le travail de faisabilité.

La Bentley Continental Gt est un modèle iconique pour la marque. Que représente pour vous la nouvelle génération de cette GT?

Pour moi, cette voiture est d'une grande beauté, ce qui,





bien sûr, est quelque chose de très subjectif. Mais cela dépend aussi de mon instinct en tant que concepteur designer et conducteur. Je sens immédiatement si quelque chose est correct ou non. Ce que j'ai essayé d'obtenir avec la nouvelle Continental, c'est le sentiment instinctif que cela semble juste. Pour résumer, la nouvelle voiture est vraiment élégante. Elle présente des lignes nettes en aluminium et le fantastique langage tridimensionnel de sa surface.

Mais ma caractéristique préférée de cette voiture reste l'affichage rotatif sur le tableau de bord. Nous avions eu beaucoup de discussions dans le studio de design sur les éléments du vrai luxe aujourd'hui et l'une des choses que nous avons décidées est que les gens aiment vraiment pouvoir se déconnecter de la surcharge numérique. Ainsi, alors que la Continental GT dispose de toutes les dernières technologies qu'on pourrait associer à une voiture de luxe et qu'une grande partie de celle-ci est accessible via un affichage à l'écran de 12,3 pouces sur le tableau de bord, il peut arriver que l'on ne souhaite pas l'avoir face à nous. Le client a peut-être fait une journée de 14 heures et rentre chez lui, selon un itinéraire qu'il connaît bien et il veut juste activer la musique et se détendre..Dans ce cas, en appuyant sur un bouton, l'écran tourne et il est remplacé par un tableau de bord en bois avec trois simples horloges. C'est comme une cure de désintoxication numérique.

Ce que j'ai compris, lorsque nous avons présenté le nouveau modèle à nos clients, c'est que cette option de suppression de l'écran a été interprétée comme un peu de magie. Cela leur donne presque un sentiment mystique.

Quelles sont vos inspirations architecturales et de conception non automobiles?

Beaucoup de choses commencent par les beaux-arts. La mode est aussi toujours importante. Mais l'effet de la mode est plus percutant et immédiat sur la société, parce que c'est tellement plus rapide. Tous les six mois, vous sentez donc beaucoup de tendances dans cette société à travers la mode. Mais nous nous sommes aussi inspirés des projets à long terme comme l'architecture, incarnés par des artistes tels que Norman Foster ou Renzo Piano.

Quel regard portez-vous sur l'avenir du design de luxe?

L'avenir du design de luxe est plutôt complexe, car les clients font preuve de nouvelles exigences. Nous ne pouvons pas parler uniquement d'un extérieur sculptural et d'un intérieur fonctionnel. Nous devons intégrer les nouvelles technologies. Je crois fermement que le design et l'esthétique ne peuvent être que

STEFAN SIELAFF
L'ESTHÈTE

plus avancés, avec une contribution importante de la technologie.
La digitalisation et la révolution numérique ont tout révolutionné et l'automobile ne fait pas exception. Mais heureusement, il y a aussi cette demande pour quelque chose de fait-main, quelque chose d'humain, qui a une âme, une sorte de savoir-faire artisanal qui représente un amour du détail. Et chez Bentley, nous sommes très bien placés pour continuer à faire ce genre de choses. Mais à la fin, il faut atteindre une sorte d'équilibre du numérique avec l'artisanat, ce que nous faisons si bien.

Mais peut-être que la tendance future est la domination de la technologie. Ne le croyez-vous pas ?
Je suis Allemand et je viens de l'école de design du Bauhaus. Pour moi, la technologie est une opportunité, car tout en proposant moins de fonctionnalités, elle peut offrir plus de services. Par exemple, une voiture devient presque comme un majordome virtuel. Auparavant, un bon majordome savait ce que vous vouliez avant que vous sachiez que vous le vouliez vous-même. C'est un service parfait. Ainsi, la prochaine étape en matière de luxe et de service et de technique parfaits dans une voiture de luxe haut de gamme est que la voiture sait mieux que vous quand allumer les lumières, par exemple, lorsqu'un tunnel est devant vous. Il y a des capteurs et des caméras à bord, alors pourquoi devrais-je allumer la lumière? Je n'ai même plus besoin de l'interrupteur. La technologie signifie que je peux m'en débarrasser, que c'est superflu. La technologie et l'ingénierie ne conduisent donc pas toujours à la surexploitation.
Selon vous, dans quel sens se dirigent les tendances automobiles, que ce soit en termes de design ou d'utilisation des voitures?
La société évolue. Je pense que dans les vingt prochaines années, l'industrie automobile connaîtra des changements sismiques. Les trois quarts de la population humaine vont vivre dans des mégalopoles, le flux de trafic doit donc être différent. Dans ces mégalopoles, nous allons perdre une relation très personnelle, consistant à conduire sa propre voiture.
Je pense que c'est plus qu'une question de véhicules autonomes en mouvement et qu'il faudra disposer de renseignements précis sur les conditions du trafic pour maintenir la circulation. Je suis également convaincu qu'il y aura des véhicules de luxe, mais il faudra peut-être redéfinir ce que le luxe signifie. Le luxe pourrait signifier appartenir à un club exclusif qui a accès à une voie rapide, le temps étant le bien le plus précieux. À la campagne, à la montagne, vous pourrez peut-être vivre cette expérience personnelle de liberté dans votre

voiture, mais cela changera dans les mégalopoles.

Comment cela se traduira-t-il dans le design à venir, que nous pourrions voir chez Bentley?
Eh bien, par exemple, une des caractéristiques typiques de Bentley est le long moteur longitudinal. Mais en avons-nous besoin dans le futur? Personnellement, je ne le pense pas. Je pense que nous pouvons exprimer une Bentley en modifiant un peu les critères de conception, mais aussi en montrant au même moment qu'il s'agit d'une architecture différente, d'un produit différent. Je pense que nous devrions différencier le monde de la combustion du monde électrique. Et cela a à voir avec les proportions et ensuite les détails.

Le prochain véhicule électrique de Bentley sera basé sur une toute nouvelle architecture. Cela libère-t-il l'approche et les techniques du design?
Personnellement, je pense que pour changer de paradigme, il ne peut s'agir d'une architecture existante, car ce ne serait alors que la moitié de l'histoire. Il faut une révolution totale. Dans ce cas, il faut suivre la fonction ou l'innovation technologique et ensuite faire une déclaration de conception fantastique. Cela libère, mais cela doit nous rendre également très prudents, car nous ne pouvons pas endommager la marque. Cela doit être une Bentley à la fin.

Sinon, comment l'avenir de la conception des voitures haut de gamme pourrait-il changer?
À long terme, je ne pense pas que nous aurons besoin de toutes ces formes élégantes et aérodynamiques. Comme vous le savez, l'aérodynamisme n'est nécessaire qu'à partir d'une certaine vitesse. Et cela a à voir avec la consommation. La question est de savoir à quelle vitesse allons-nous conduire ou serons-nous conduits à l'avenir?
Cela pourrait signifier un changement dramatique. Nous sommes un peu plus philosophiques sur le sujet, mais cela pourrait signifier que la ligne extérieure n'aura plus autant d'importance que par le passé. Pas comme aujourd'hui, où il faut tomber amoureux du design.
Il pourrait aussi y avoir des raisons sociales, pour montrer le luxe à l'intérieur plutôt qu'à l'extérieur. C'est difficile à dire. Et cela peut se produire, encore une fois, très rapidement, surtout avec le changement de la société.

Quelles voitures avez-vous dans votre garage ?
Je possède une Porsche 356A de 1958. J'aime beaucoup sa forme très pure. J'ai aussi une Morgan 4/4 et une Aston Martin Vantage DBS de 1968. J'aimerais bien posséder une Bentley Continental Mulliner R, mais cela dépasse légèrement mon budget.

Auto Légende

par Hamid Benmaarouf

Fleuron de l'industrie automobile de luxe en Angleterre, à côté de Rolls-Royce, Benley a pendant longtemps évolué à l'ombre de la prestigieuse marque de Goodwood. Après son passage dans le giron de Volkswagen, Bentley s'est affirmée comme un pendant de Rolls-Royce, tout en se montrant plus compétitive.

BENTLEY
LA SPORTIVITÉ "SO BRITISH"

Auto Légende

Barnato faisait partie d'un groupe de passionnés d'automobile britanniques, connu sous le nom de The Bentley Boys. La plupart de ces hommes aimaient les véhicules Bentley, étaient riches et venaient également d'un milieu militaire.

L'origine de Bentley Motors Limited

Avant de créer la société, les frères Horace Millner Bentley et Walter Owen Bentley avaient vendu des véhicules français à Cricklewood. Walter souhaitait produire et concevoir sa propre gamme de voitures. Cela a commencé à l'usine pour laquelle il travaillait (DFP), lorsqu'il a remarqué l'existence d'un presse-papiers en aluminium en 1913 et s'est demandé s'il s'agissait d'un remplacement de la fonte actuellement utilisée pour les pistons.Il a concrétisé cette idée en créant le premier jeu de pistons en aluminium, qui ont servi aux moteurs aéronautiques Sopwith Camel durant la Première Guerre mondiale.

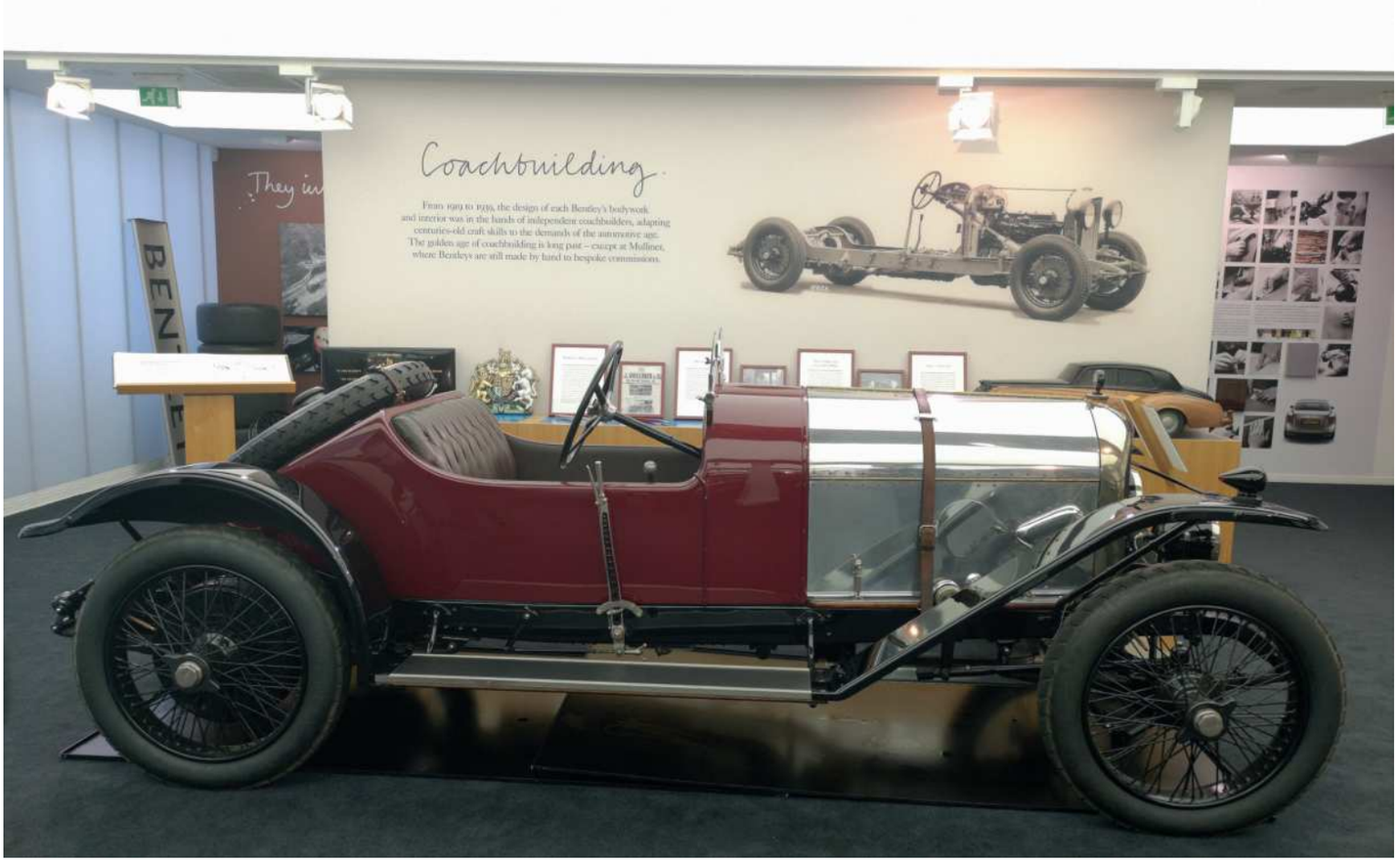
En 1919, il a enregistré Bentley Motors Ltd comme dénomination de sa nouvelle société. La même année, il a assisté au Salon de l'automobile de Londres, pour présenter son châssis de voiture, équipé d'un moteur factice. Clive Gallop, un ancien officier du Royal Flying Corps, s'est joint à l'équipe et a créé un moteur comportant quatre soupapes dans chaque cylindre.

La date de livraison initiale était fixée à juin 1920, mais le développement prenant plus de temps que prévu, la date de sortie a été reportée à septembre de l'année suivante. Leur qualité initiale a été saluée par les éloges, car les gens ont constaté qu'ils étaient plus durables et plus fiables que d'autres marques de l'époque.

L'entreprise s'est souvent retrouvée sous-financée. Après leur victoire au Mans en 1924, le capitaine Woolf Barnato proposa de financer l'entreprise. Cela a sauvé la main-d'œuvre et l'entreprise. Avec leur nouveau soutien financier, Walter a pu se concentrer sur la production d'une nouvelle génération de véhicules.

L'essor de la Bentley Automobile

Barnato faisait partie d'un groupe de passionnés d'automobile britanniques, connu sous le nom de The Bentley Boys. Cela incluait également George Duller, amateur de sports équestres, Glen Kidston, aviateur, S.C.H. Sammy² Davis, journaliste automobile, Dudley Benjafield et Sir Henry Tim² Birkin. La plupart de ces hommes aimaient les véhicules Bentley, étaient riches et venaient également d'un milieu militaire. Leur moteur 4 litres de 1931 a commencé comme un trois litres, mais les clients voulaient des corps plus lourds, alors la conception plus grande a suivi. Le modèle le plus connu à l'époque était le Blower Bentley, un moteur de 4,5 litres muni d'un compresseur qui sortait du bas de la calandre. Ce modèle était populaire dans les médias, comme dans les romans de James Bond. Lorsque la société a sorti son moteur de huit litres, l'argent de Barnato a commencé à diminuer. En 1931, le moteur connut un tel succès que Rolls-Royce décida d'acheter une Bentley, afin de l'empêcher de concurrencer la Phantom II.



En 1931, le moteur connut un tel succès que Rolls-Royce décida d'acheter une Bentley, afin de l'empêcher de concurrencer la Phantom II.

Liquidation de la société

La gamme de voitures de luxe de Bentley n'a pas bien résisté à l'effondrement de 1929, soit le crash de Wall Street et la Grande Dépression. Deux versements hypothécaires distincts devaient être versés en 1931, mais Barnato et la société n'avaient pas d'argent. Au début, Napier a décidé d'acheter Bentley, mais la British Central Equitable Trust s'est retrouvée avec la première offre scellée d'environ 160.000 $. La fiducie s'est avérée être une couverture pour Rolls-Royce Limited. En fait, Bentley ne savait même pas qui était vraiment l'acheteur avant la fin de la transaction. Barnato a reçu de l'argent pour ses actions Bentley. Puis, en 1934, il a été nommé au conseil d'administration de Bentley Motors.

Rolls-Royce a créé une nouvelle filiale, Bentley Motors Ltd. En 1932, ils ont vendu l'usine de Cricklewood de la société. Pendant deux ans, la production a cessé, jusqu'à la reprise des opérations à Derby, dans une usine de Rolls-Royce. Dès l'expiration du contrat de Bentley en 1935, Barnato quitta la société et rejoignit Lagonda.

En 1933, la Bentley 3 ²litres est lancée. Le design sportif a déçu beaucoup des clients traditionnels, mais a été apprécié par certains nouveaux clients. Ce modèle s'est avéré être une variante du 20/25 de Rolls-Royce. Le slogan utilisé pour le décrire était "la voiture de sport silencieuse". Ce slogan a survécu jusqu'à la fin des années 50.

L'intermède de la guerre

Rolls-Royce a travaillé avec des représentants du gouvernement britannique pour se préparer à la guerre et trouver un lieu de production de moteurs d'avions. Ils ont choisi Crewe, qui offrait un meilleur réseau routier ainsi que diverses liaisons ferroviaires. Il était également situé à l'extrémité nord-ouest, loin des bombardements sur le continent européen.

La construction a débuté en 1938. Cinq mois plus tard, le premier moteur d'avion Merlin est sorti de la chaîne de production de la société. Au plus fort de sa production, la société fabriqua 25.000 moteurs pour la guerre. Leur usine employait 10.000 personnes.

Une fois la guerre terminée, Rolls-Royce s'est tournée vers les réacteurs. Elle a utilisé les installations de Derby pour se concentrer sur la production de moteurs aéronautiques, tandis que toutes les opérations automobiles se faisaient à Crewe.

Pendant un certain temps après la guerre, Rolls-Royce et Bentley ont produit et vendu de nombreux châssis roulants. Par la suite, Rolls-Royce a créé sa carrosserie entièrement en acier pour fabriquer sa première berline prête à l'emploi. Leur premier modèle était connu sous le nom de Bentley Mark VI. Ensuite, il y a eu la Rolls-Royce Silver Dawn, qui utilisait le design en acier Bentley, mais a ajouté la calandre Rolls-Royce, moyennant un supplément. Les châssis ont été fabriqués pour les carrossiers jusqu'en 1965, jusqu'à ce que la Bentley S3 cesse d'être disponible.

Naissance de la Continental

À l'origine, le coupé Continental était destiné au marché britannique. Le prototype avait une conduite à droite. Rolls-Royce a produit le châssis dans l'usine de Crewe et utilisé de nombreuses pièces de manière interchangeable avec la type R. En dehors de cela, la R-Type était l'une des voitures livrées en tant que châssis roulant à différents carrossiers. La carrosserie a été réalisée par H. J. Mulliner & Co. D'autres travaux ont été fournis par Park Ward, qui a ensuite créé le coupé Drophead, Franay, Graber, Köng et Pininfarina.

Les premiers modèles de la R Type Continental avaient le même moteur que leur version R Type standard,

mais avec une carburation modifiée. Ils disposaient également de nouveaux collecteurs d'admission et d'échappement, ainsi que de rapports de transmission plus élevés. En 1954, le véhicule a été équipé d'un moteur de 4,9 litres de cylindrée.
Séparation des entreprises

Alors que Rolls-Royce continuait de se concentrer sur le développement de moteurs aéronautiques, l'effondrement financier de leurs activités se profilait en 1970. Leur division automobile devint leur propre entreprise, qui resta indépendante jusqu'à ce que Vickers l'achète en 1980, quand les ventes de Bentley ont chuté de façon spectaculaire.

Vickers décide d'aider Bentley à retrouver son héritage de hautes performances. Cela a conduit à la création de la Bentley Mulsanne en 1980. Cela a entraîné une nouvelle hausse des ventes de la société. Au début des années 90, les ventes entre Rolls-Royce et Bentley étaient relativement égales.

Dans le giron de Volkswagen

En 1997, Vickers décide de vendre la société. La marque BMW voulait acheter le groupe et cela semblait logique. Ils fournissaient déjà les composants et les moteurs à Rolls-Royce et à Bentley. Ils ont fait une offre d'environ 436 millions de dollars, mais Volkswagen a surenchéri. Le prix de vente final était d'environ 552 millions de dollars. Dans le cadre de la transaction, Volkswagen a acquis les noms de modèles, les installations administratives, les conceptions de véhicules, les usines de production, la forme des grilles Rolls-Royce et le Spirit of Ecstasy. Ce qu'ils n'ont pas reçu, c'est le logo ou le nom Rolls-Royce, qui appartient toujours à la société.
En 1998, BMW s'est attachée à fournir des composants pour la nouvelle gamme de véhicules, en grande partie des moteurs V8 et V12.

BMW a payé une prime pour obtenir une licence pour le logo et le nom de Rolls-Royce. Après quelques négociations, ils ont été autorisés à avoir une utilisation temporaire de 1998 à 2002, s'ils fournissaient les composants et les moteurs. Une fois cet accord conclu, en 2003, ils ont cessé de produire des moteurs pour les marques de luxe.

Depuis 2003, Volkswagen est devenu le seul fournisseur à utiliser la marque Bentley. BMW a créé sa propre entité, Rolls-Royce Motor Cars Limited. La marque de Wolfsburg a investi dans la modernisation de son usine de Crewe, afin d'accroître ses capacités de production. De 1998 à 2010, le nombre d'employés est passé de 1.500 à 3.500.

L'ère moderne

En 2002, la reine Elizabeth II s'est vue olffrir une limousine de l'État de Bentley, pour célébrer son jubilé d'or. Un an plus tard, l'entreprise cesse la production de la décapotable Azur et introduit la Bentley Continental GT. Ce grand coupé est équipé d'un moteur V12.

La demande pour les nouveaux véhicules est devenue tellement forte que l'usine de Crewe n'a pas été en mesure de satisfaire toutes les commandes, même si elle a augmenté sa capacité. C'est là qu'ils ont transféré une partie de la production de Bentley Flying Spur en Allemagne, où le VW Phaeton a été créé. En 2006, la FlyingSpur était de retour à l'usine de Crewe.

En 2005, la société a présenté une décapotable, la Continental GTC. Plus récemment, la société a produit cinq lignes de véhicules : Continental, Mulsanne, FlyingSpur, New Continental et Bentayga.

par Majda Karbane

TRIUMPH

STREET TRIPLE S/RS
BRUTE ET RAFFINÉE

Le légendaire nom Triple S est de nouveau d'actualité ! Un roadster de pointe dédié à son pilote doté d'une superbe puissance et d'une excellente maniabilité. L'association d'un châssis tubulaire abritant un 4 cylindres réjouissant et d'un design qui reflète à merveille le style Triumph, procure des sensations que seuls les pilotes de S et RS peuvent éprouver.

Contrairement à la famille Street, la Speed Triple ne dispose que de deux versions: la base S et la version améliorée RS. Contrairement au Street Triple, les deux modèles Speed Triple offrent la même puissance. La S et la RS obtiennent une augmentation de sept pour cent de la puissance maximale à 148 chevaux à 10.500 tr / min (la ligne rouge a augmenté de 1.000 tr / min par rapport au modèle précédent) et une augmentation de 4% du couple à 86 pieds-livre à 7.150 tr / min.

Les freins sont les mêmes pour les deux versions: deux étriers monoblocs radiaux M4.34 à quatre pistons à l'avant et un seul étrier Nissin à deux pistons à la roue arrière. La Speedy RS est dotée du levier entièrement réglable Brembo MCS, qui permet au pilote d'ajuster à la fois la course du levier et la sensation de freinage en réglant la distance de pivotement du levier de frein sur 19, 20 ou 21 mm.

Alors que le modèle de base S reçoit le contrôle de traction et l'ABS, le RS ajoute une unité de mesure d'inertie (IMU). L'IMU mesure les taux de roulis, de tangage, de lacet et d'accélération, tous ces facteurs étant pris en compte lorsque l'ordinateur calcule la mise en œuvre de l'ABS et du contrôle de traction.

Ce système mis à niveau s'appelle OCABS (Optimized Cornering ABS) et contrôle de la traction en virage optimisé sur la RS.

Les deux motos disposent d'un tableau de bord TFT entièrement réglable, mais le RS dispose de quelques configurations supplémentaires et d'un contact sans clé. Il y a un bouton dédié sur le panneau de commande gauche, qui permet au pilote d'activer le régulateur de vitesse à commande électronique sur le S et le RS. En-dessous se trouvent un bouton et une manette de commande, qui permettent aux coureurs de contrôler les informations affichées sur le tableau de bord, ainsi que de sélectionner le mode de conduite préféré. En plus des modes Pluie, Rue, Sport et Pilote (programmable), le RS dispose également d'un mode de conduite sur piste supplémentaire.

Les modes Rider contrôlent l'entrée de l'accélérateur, ainsi que divers niveaux d'ABS et d'intervention de contrôle de traction. Le mode pluie réduit la puissance à 100 chevaux et permet un engagement précoce de l'ABS et du contrôle de la traction. Le mode route offre toute la puissance (mais domine la réponse du papillon des gaz), avec le même niveau d'intervention de l'ABS et permet un glissement accru de la roue, avant l'engagement de la commande de traction.

Avec les modes Sport et Piste, le coureur reçoit toute la puissance, avec une réponse des gaz sans restriction. En mode Sport, l'ABS s'engage de la même manière qu'avec Rain and Road, mais le contrôle de la traction s'enclenche beaucoup plus tard, ce qui permet un glissement encore plus important des roues. Le mode Piste est le seul choix qui limite la quantité d'engagement de l'ABS et offre l'intervention de contrôle de la traction la moins intrusive, à moins de la désactiver.

Montre

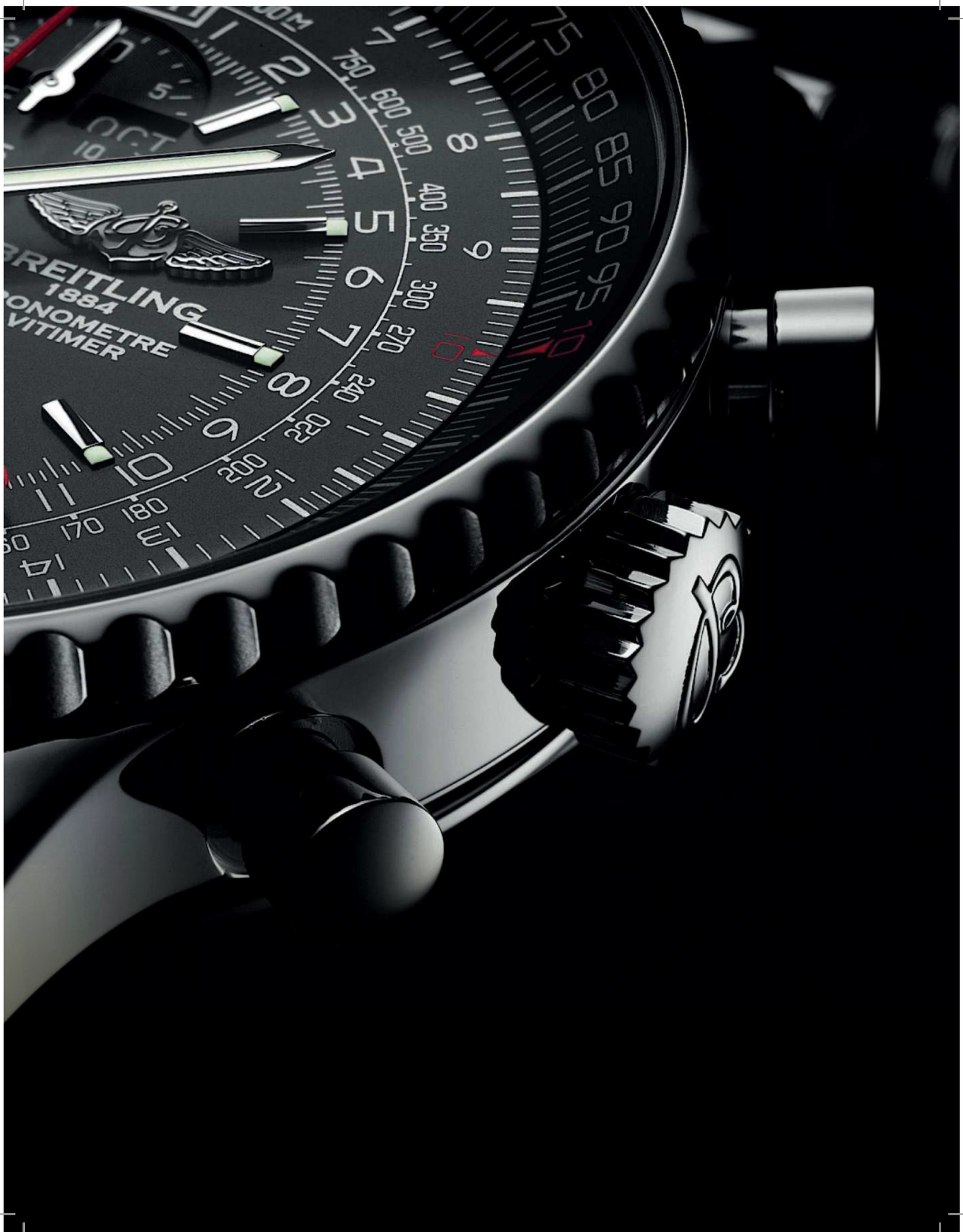
par Lina Mouafak

QUAND LE LUXE RIME AVEC SPORT

Pour célébrer la naissance de la marque en 1884, Breitling a lancé la montre Breitling Navitimer 1884 Limited Edition, un autre ajout à la famille Navitimer. Cette collection est toujours restée populaire et emblématique auprès des passionnés de l'aéronautique, depuis 1952. Cette montre exquise a perfectionné son design et ses qualités techniques, ainsi que son boîtier en acier inoxydable de 46 mm, incontournable, renfermant le mouvement chronographe calibre Breitling 21, qui est un ETA 7751, offrant une bonne réserve de marche de 42 heures, certifié COSC. Sous le verre saphir bombé avec traitement antireflet se trouve un cadran noir classique, avec une aiguille des secondes rouge, un pointeur de jour et un affichage de style militaire 24 heures sur 24. La montre est complétée par un bracelet Navitimer en acier inoxydable, muni d'une boucle déployante, pour un confort ultime et un port facile.

Malgré sa taille de 46 mm, la Breitling 1884 se porte confortablement à cause des cornes relativement courtes de l'étui. À 15,2 mm de hauteur, le boîtier est grand, mais bien proportionné, compte tenu du diamètre de la montre. Il ne glisse peut-être pas facilement sous une chemise de ville, mais l'apparence sophistiquée de 1884 s'accorde bien avec une veste de costume et se glisse facilement sous le poignet.

Il reste à noter que la montre Navitimer 1884 Limited Edition est Limitée à 1.884 unités. Avis donc aux amateurs fortunés !


REITLING
1884
ONOMETRE
VITIMER

par Antoine Delmas

Cohiba Siglo VI Gran Reserva

Le cigare des gentlemen

Il s'agit du tout premier Habanos Gran Reserva, élaboré à partir des meilleures feuilles de tabac cubaines de San Juan y Martínez et San Luis, récoltées en 2003 et vieillies avec soin pendant cinq ans, avant d'être livrées à la perfection.

Les meilleures feuilles de tabac cubaines récoltées en 2003 ont été sélectionnées, fermentées et inspectées pendant une longue période de cinq ans.

Cette première édition de Habanos Gran Reserva renforce le caractère unique de Habanos en tant que « dénomination de l'origine protéagineuse ». Le concept Gran Reserva représente le meilleur de ce que Habanos a jamais fabriqué. Les meilleures feuilles de tabac cubaines récoltées en 2003 ont été sélectionnées, fermentées et inspectées pendant une longue période de cinq ans. Toutes les feuilles utilisées pour fabriquer un Habano, à savoir l'emballage, le mastic et le liant ont subi ce processus méticuleux d'une durée de 5 ans.

Ces précieuses feuilles, après cinq ans de soins, sont ensuite déposées entre les mains du spécialiste des rouleaux à cigares cubains de Cohiba à l'usine « El Laguito », afin de créer ce Habano exquis, pour les fumeurs les plus distingués.

De plus, la vitole emblématique « Siglo VI » (circonférence de 52 x 150 mm) a été choisie pour la production de ce premier Habanos Gran Reserva.

Chaque partie du processus respecte les critères que l'on exigerait d'un produit aussi unique. Du processus minutieux de fermentation utilisant les meilleurs tabacs de San Juan, Martinez et San Luis, au processus de sélection du mélange exquis supervisé par 50 testeurs, tous les éléments sont contrôlés pour se combiner afin de respecter le caractère unique de Cohiba.

Pétri de toutes ces qualités, ce cigare vous plongera à coup sûr dans l'ambiance chaleureuse des rues colorées de Cuba

Il y a lieu de noter, enfin, que Cohiba Gran Reserva est une production restreinte et numérotée, de seulement 5.000 caissettes, contenant 15 Siglo VI chacune.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT GOODWOOD

Un haut lieu du sport automobile

Monument automobile en Angleterre et lieu chargé d'histoire, le circuit de Goodwood a accueilli depuis son ouverture en 1948 jusqu'à sa fermeture en 1966 de nombreuses courses, qui ont fait date dans l'histoire du sport automobile.

Evasion de rêve

Le circuit automobile Goodwood, long de 3,809 km et basé dans le West Sussex, a ouvert ses portes au public en septembre 1948, pour accueillir la toute première course automobile d'après-guerre du Royaume-Uni dans un lieu permanent.

Douze ans plus tôt, le tout premier événement sportif de Goodwood avait eu lieu lors d'une réunion avec un petit groupe de passionnés de Lancia d'avant-guerre, organisée par le neuvième Duc de Richmond, Freddie March.

La piste de Goodwood tire ses origines d'un ancien aérodrome militaire. La RAF Westhampnett, du nom du village limitrophe de Goodwood, a servi de base à la bataille d'Angleterre pendant la guerre et a été la station à partir de laquelle la légende de la RAF, Sir Douglas Bader, a effectué sa dernière sortie.

L'aérodrome a été créé sur un terrain qui faisait partie du domaine de Goodwood et qui a été donné par le neuvième duc, afin de contribuer à l'effort de guerre.

L'ouverture du circuit en 1948 a suscité une vif enthousiasme, le public britannique étant privé de la course automobile surtout que la Seconde Guerre mondiale a forcé le circuit de Brooklands à fermer ses portes en 1939.

L'énorme demande de compétition a fait que 85 pilotes et plus de 15.000 spectateurs se sont rendus à Goodwood le 18 septembre 1948 pour soutenir le premier événement de course automobile d'après-guerre organisé au Royaume-Uni par des professionnels.

En août 1966, après 18 ans de compétitions mémorables, Goodwood a fermé ses portes au sport automobile contemporain, bien que le circuit soit resté en permanence utilisé comme lieu d'essais et de piste. C'était la fin d'un chapitre de l'histoire de Goodwood, mais pas la fin de l'histoire.

50 ans plus tard

Le 18 septembre 1998, exactement 50 ans après l'ouverture du circuit de Goodwood, le petit-fils du neuvième Duc, l'actuel comte de March, a reconstitué l'ouverture de la piste lors de la toute première réunion du Goodwood Revival dans le même Bristol 400 que son grand-père avait utilisé un demi-siècle plus tôt sur la même piste.

Avant la première réunion de Revival en 1998, le circuit avait été minutieusement restauré pour ressembler exactement à ce qu'il était à son apogée, dans les moindres détails.

7
Mobil 1

Lifestyle

Art

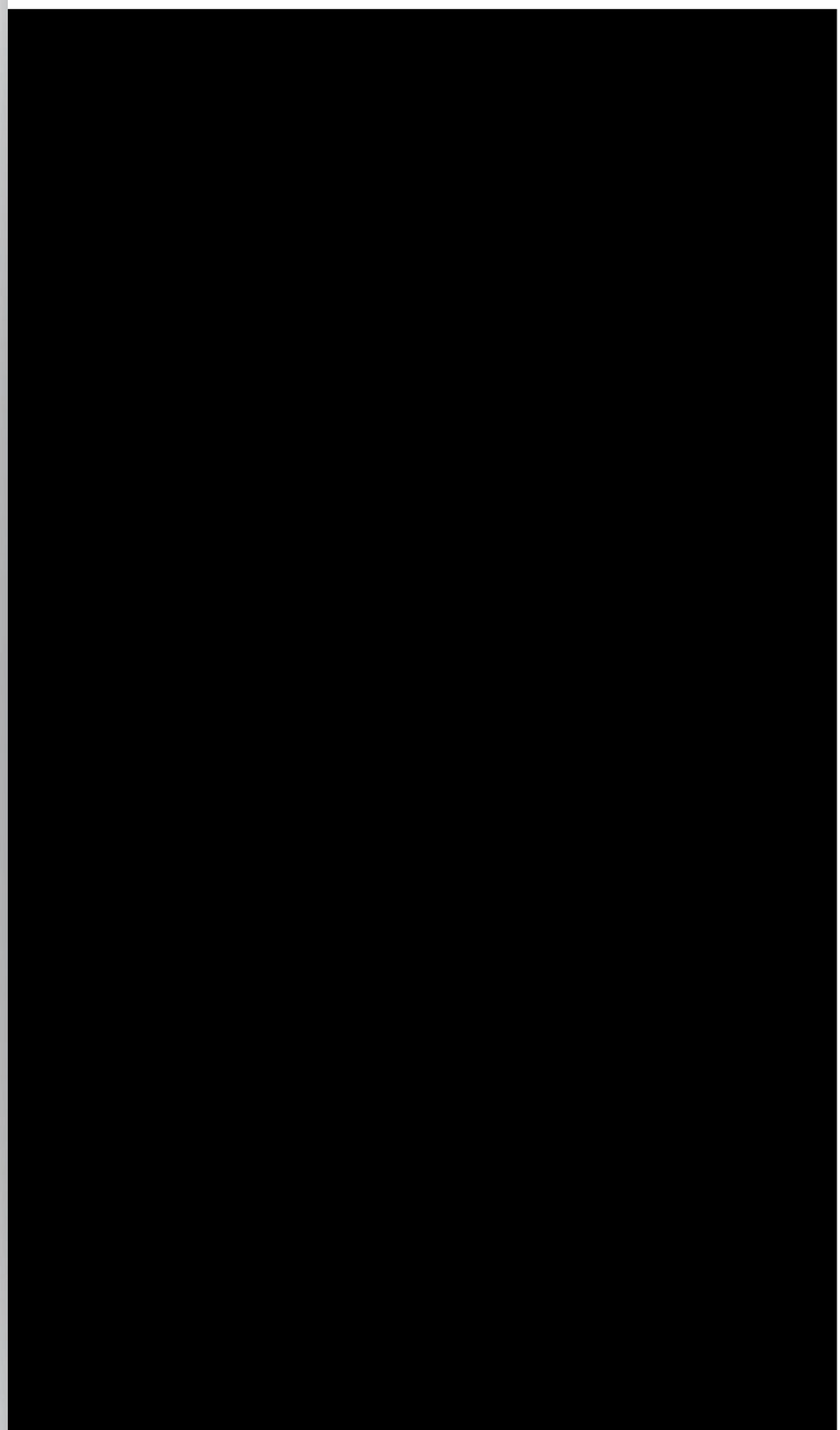
par Antoine Delmas

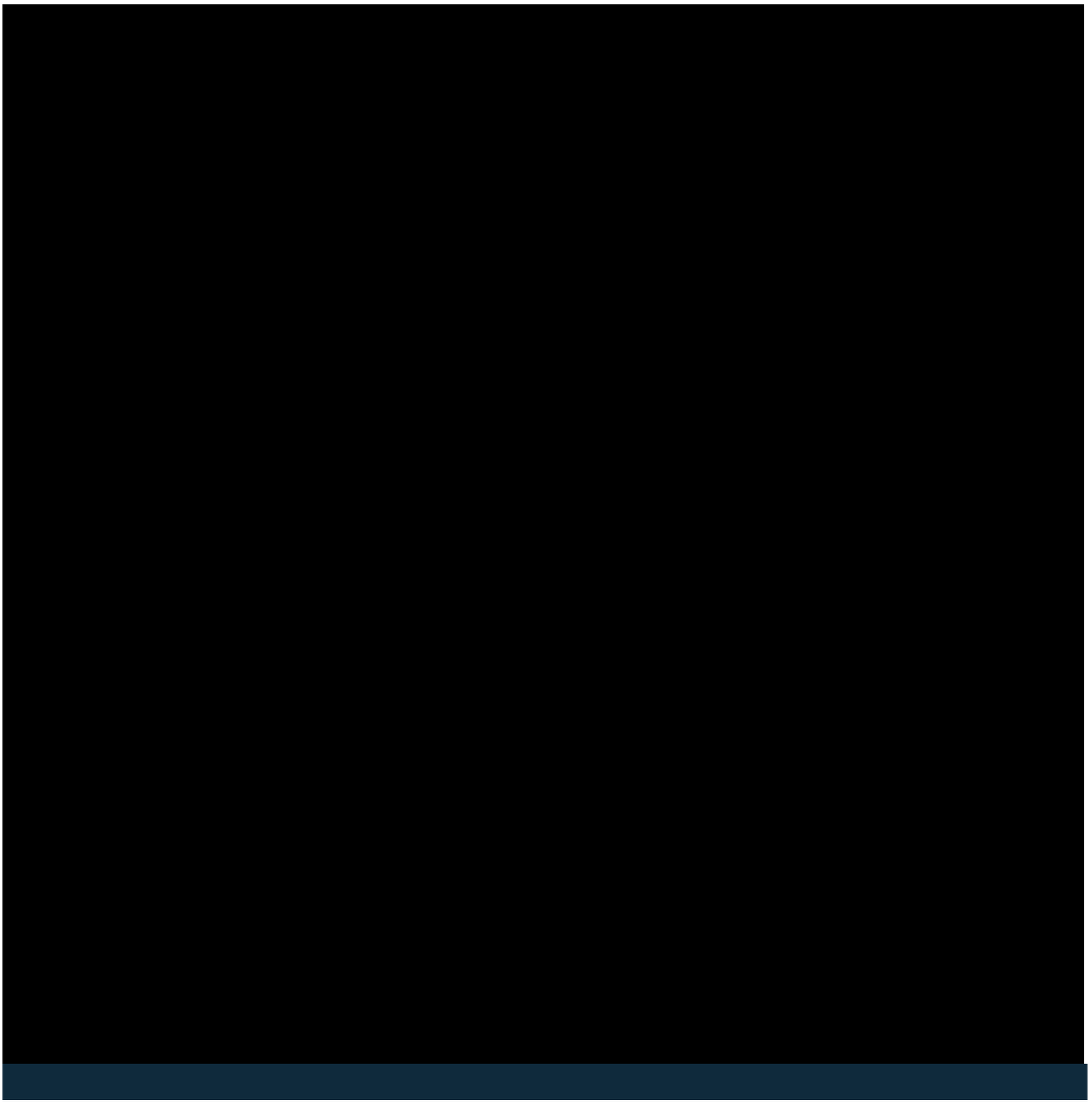
Sonja Verducci

16 NOVEMBRE 1970
(Schwäbisch Hall, Germany)

À l'école primaire, mon professeur a découvert mon talent pour l'art.Depuis 1989, j'ai tout appris en autodidacte et j'ai travaillé avec l'aquarelle et l'aérographe et je me suis découvert finalement une passion pour l'art informatique et la photographie.
Je suis une fan des vieux maîtres et par dessut tout de Claude Monet et mon but est de montrer au monde que vous pouvez faire de l'art vintage et des peintures à l'huile, également avec un ordinateur.Mon oncle était un mécanicien automobile et a possédé une station-service avec un garage et mon père était aussi excellent mécanicien. Tout au long de mon enfance, je les ai observés dans leur travail et j'étais fascinée par les voitures.Quand je visite un garage ou un stand, je suis fascinée par l'odeur d'huile et de carburant et le bruit de moteurs est de la musique à mes oreilles. Chaque voiture est une oeuvre d'art et possède une âme.

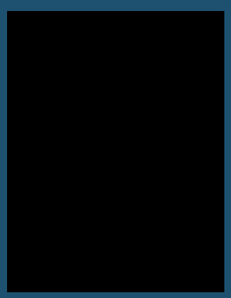
www.verducci.biz

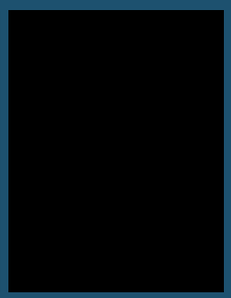


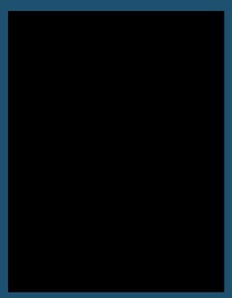


www.gentlemendriversmag.com

2011

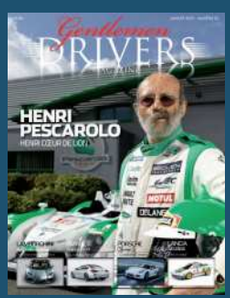




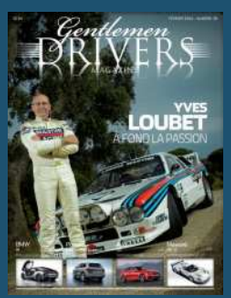


2012

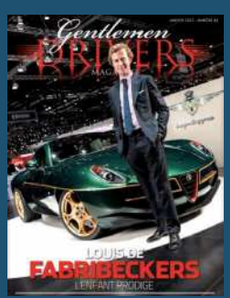
2013

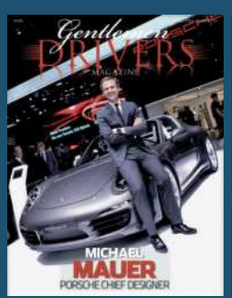


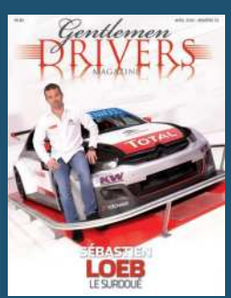
2014

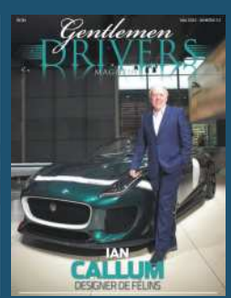


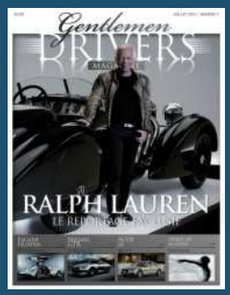
2015

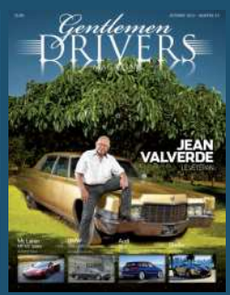


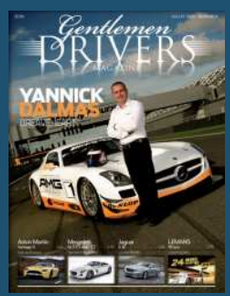


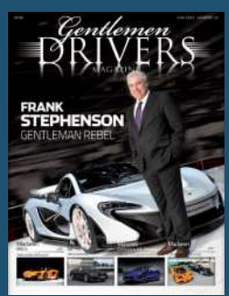


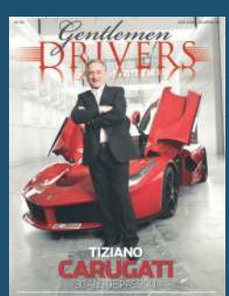


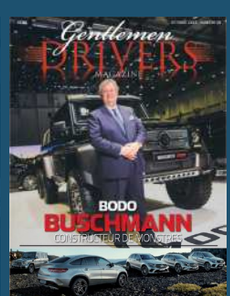


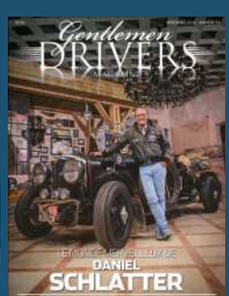


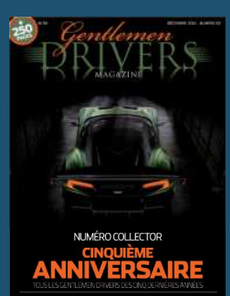






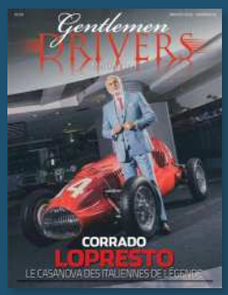


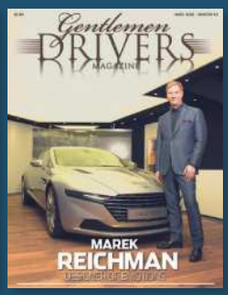


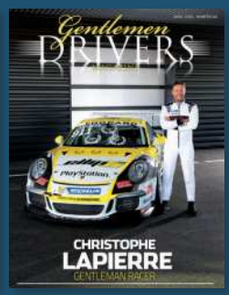


www.gentlemendriversmag.com

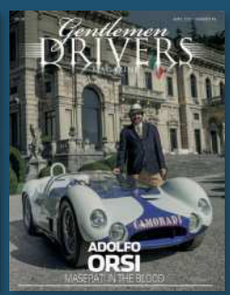
2016



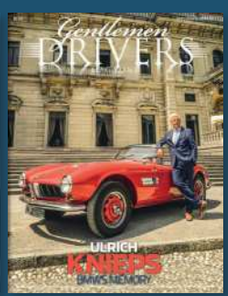


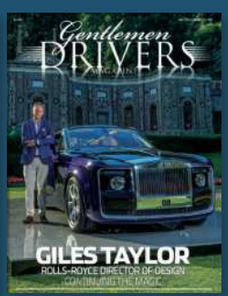


2017

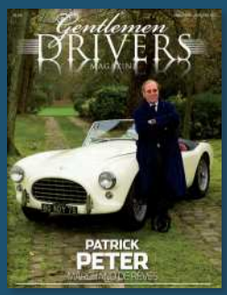


2018





2019

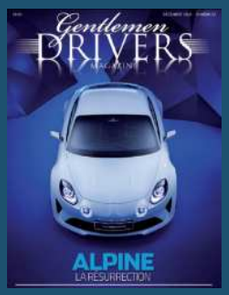

Gentlemen
DRIVERS
PATRICK
PETER

Gentlemen
DRIVERS
RALPH
DEBBAS
LE PHÉNICIEN GENTLEMAN

Gentlemen
DRIVERS
LAURENS
VAN DER ACKER
DESIGNER PASSIONNÉ

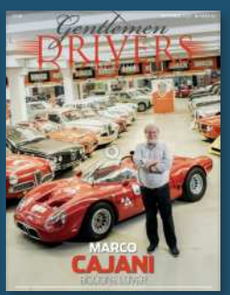
Gentlemen
DRIVERS
ACHIM
ANSCHEIDT
THE BUGATTI DESIGNER

Gentlemen
DRIVERS
FILIPPO
PERINI

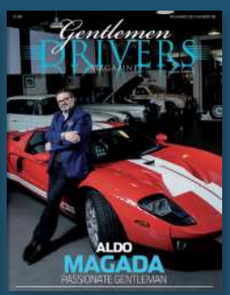

Gentlemen
DRIVERS
ALPINE
LA RÉSURRECTION

Gentlemen
DRIVERS
ANTONY
VILLAIN
THE FRENCH TOUCH

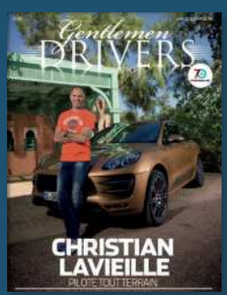
Gentlemen
DRIVERS
ALFREDO
STOLA
ITALIAN JOB


Gentlemen
DRIVERS
MARCO
CAJANI

Gentlemen
DRIVERS
GERRY
MCGOVERN
THE LORD OF DESIGN


Gentlemen
DRIVERS
ALDO
MAGADA
PASSIONATE GENTLEMAN

Gentlemen
DRIVERS
ZERO UNO
ITALDESIGN
ITALIAN HYPERCAR


Gentlemen
DRIVERS
CHRISTIAN
LAVIEILLE
PILOTE TOUT TERRAIN

Gentlemen
DRIVERS
THIERRY
METROZ
ARTISAN DESIGNER

Gentlemen
DRIVERS
GIORGETTO & FABRIZIO
GIUGIARO

Gentlemen
DRIVERS
ALFONSO
ALBAISA
COSMOPOLITE DESIGNER

Gentlemen
DRIVERS
VALENTINO
BALBONI
LAMBORGHINI LEGEND

Gentlemen
DRIVERS
BUGATTI
DIVO
PIECE OF ART

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE AWARDS

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 - 2e 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 AWARDS

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE