

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



MITJA
BORKERT
BULLFIGHTING LOVER



Nous abordons ce 101^e numéro avec la même verve et enthousiasme qui nous ont animés lors de la conception du premier numéro du Magazine. Notre ambition est de continuer à partager avec vous notre passion pour l'automobile sous un angle inédit, celui de la valorisation de l'homme en tant que créateur. Et ce mois ne déroge pas à la règle, puisque nous avons braqué les projecteurs sur un personnage d'exception dans le paysage automobile actuel et un des designers les plus doués de sa génération, à savoir Mitja Borkert, patron de design de Lamborghini.

Dans ce numéro, nous partagerons aussi avec vous nos sensations au volant du Renault Kadjar phase 2, ainsi que du spectaculaire Pick-up Ford Ranger Raptor.

Au menu également, les détails du sulfureux SUV de la marque d'Agata San Bolognese, le Lamborghini Urus, ainsi que de l'hypersportive McLaren Senna, du Lexus UX et de la nouvelle Kia Ceed.

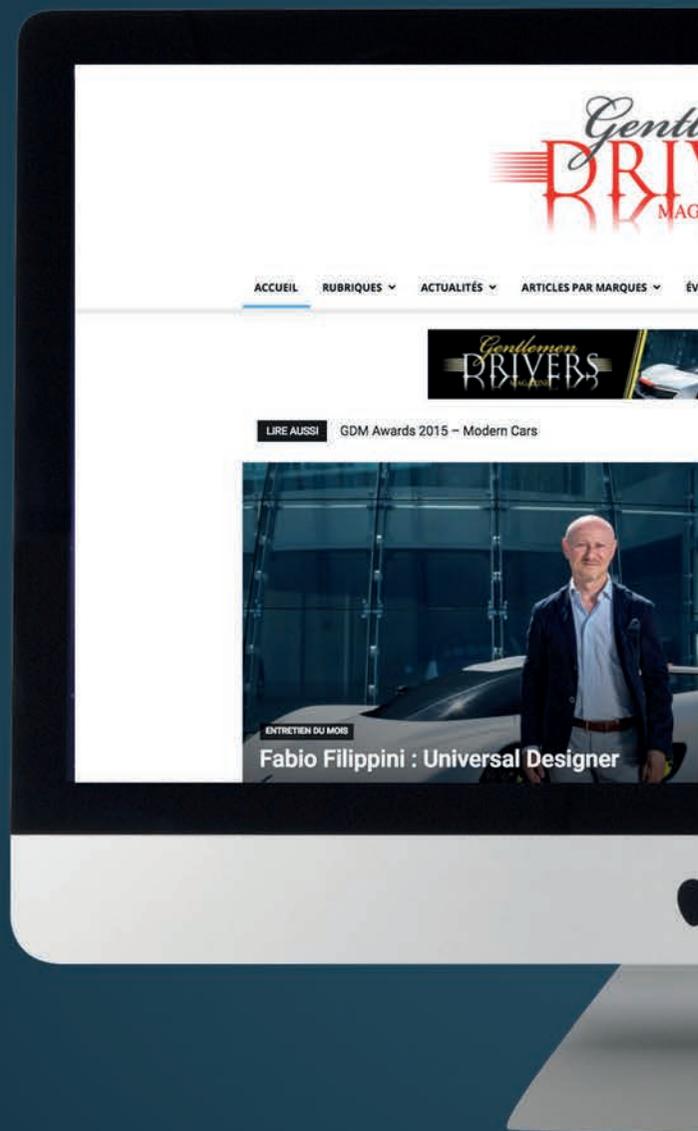
Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées...

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

Ahmed Kseibati

Gentlemen DRIVERS

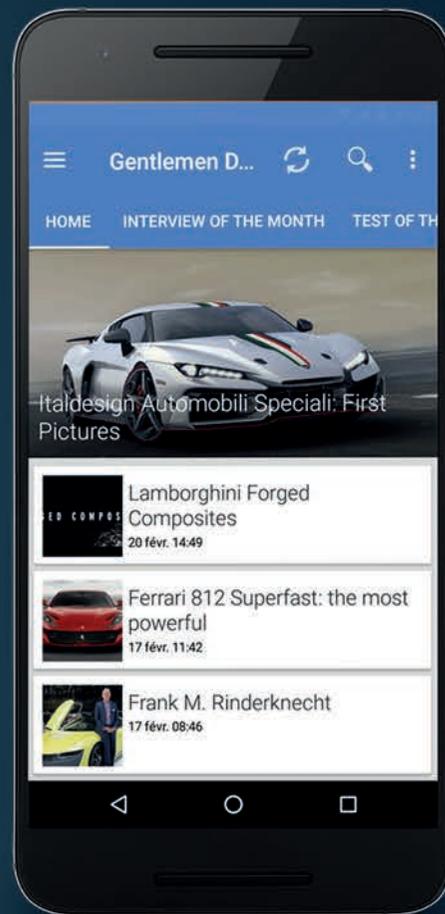
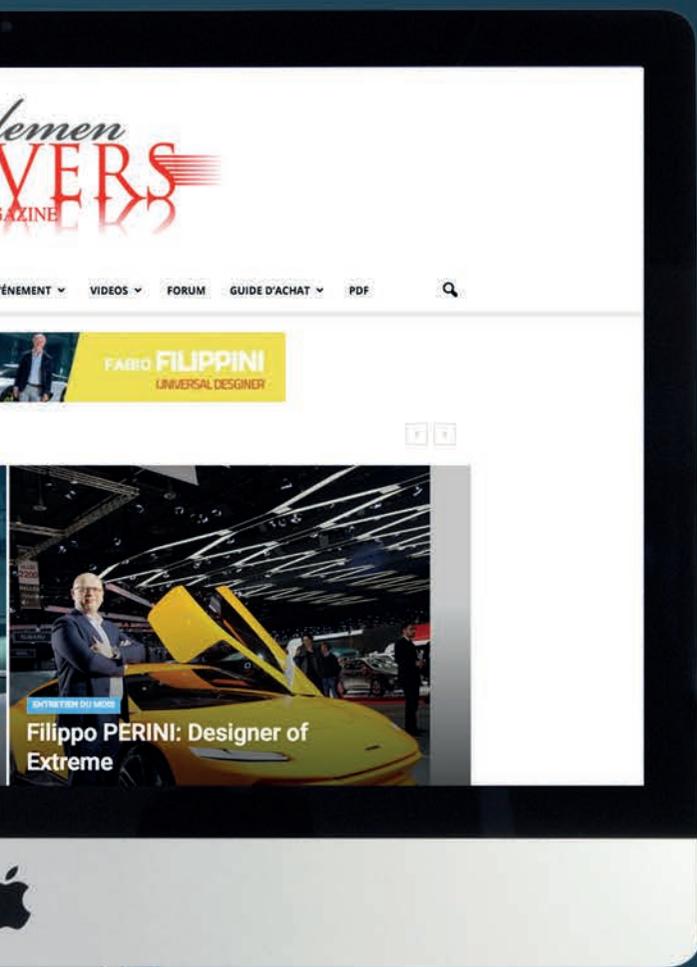
MAGAZINE



SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!
Restez informés sur nos actualités automobiles

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

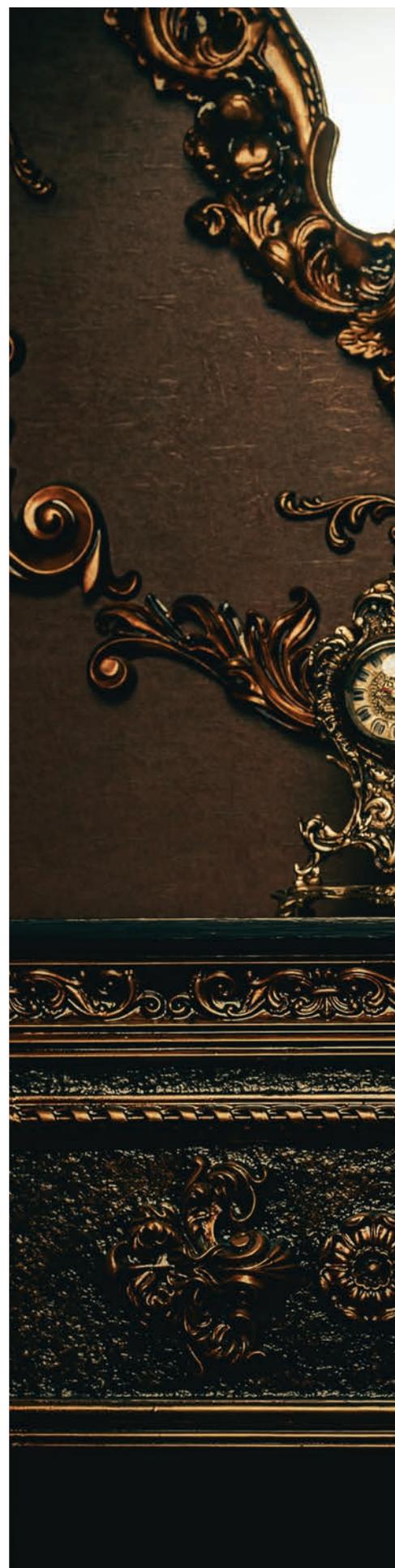


WWW.GENTLEMENDRIVERSMAG.COM

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 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
12 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
14/20 **ActuEvenement** GDM fête son 100^e numéro par Youssef Bennour
22/26 **AutoEssai** Essai Renault Kadjar Phase 2 par Youssef Bennour
28/32 **AutoEssai** Essai Ford Raptor par Youssef Bennour
34/37 **AutoConcept** Lamborghini Terzio Millennio par Youssef Bennour
38/43 **AutoException** Lamborghini Urus par Majda Karbane
44/49 **AutoException** McLaren Senna par Majda Karbane
50/55 **AutoException** LEXUS UF par Youssef Bennour



56 >65 Entretien du mois **Mitja BORKERT** Bullfighting Lover

- 66/71 **AutoLégende** Lamborghini Countach par Hamid Benmaarouf
72/73 **MotoException** MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro par Majda Karbane

74 L'Homme

- 74/75 **Montres** Roger Dubuis Excalibur Huracan par Lina Mouafak

76 Lifestyle

- 76/77 **Cigare** Montecristo Linea 1935 Leyenda par Antoine Dalmas
78/79 **Event** Volvo Cube par Lina Mouafak
80/83 **Evasion** Circuit Bugatti par Lina Mouafak
84/85 **Art** Étienne Salomé par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS



Auto Nejma initie la première édition des Mercedes-Benz Pro Days



La première édition des Mercedes-Benz Pro Days initiée par Auto Nejma, s'est tenue le 30 avril à Casablanca et a porté sur la mobilité et l'utilitaire du futur. A cette occasion, l'importateur marocain a présenté aux professionnels sa stratégie pour les véhicules utilitaires légers. Une vision qui adhère à la stratégie de Mercedes-Benz Vans visant à évoluer du statut de constructeur de véhicules vers celui de fournisseur de solutions de transport et de mobilité multiples. Une ambition soulignée par Adil Bennani, directeur général d'Auto Nejma lors de la conférence de presse.

L'assistance a également eu droit à la présentation du nouveau Sprinter de Mercedes-Benz. Référence de sa catégorie, il se distingue par son design moderne avec des systèmes de sécurité à la pointe de la technologie. A cet égard, Adil Bennani n'a pas manqué de souligner que « ce véhicule impressionne, en même temps, par sa modernité inégalée, notamment sa connectivité et son incomparable coût d'exploitation ».

Le nouvel opus est appelé à renforcer son leadership grâce à beaucoup d'avantages offerts à la clientèle notamment son système de propulsion garant de sa robustesse, sa boîte automatique, sa suspension pneumatique ainsi que sa transmission intégrale. Des options qu'on ne retrouve généralement pas sur ce segment mais qui devraient se démocratiser progressivement grâce au nouveau Sprinter. Selon le

communiqué d'Auto Nejma, le « Sprinter de la troisième génération maintient ainsi sa position de leader sur le segment People Mover grâce à son standard de qualité inégalé et son rang de pionnier en matière de sécurité ».

Le Groupe Renault Maroc : part de marché de 43,6% en avril 2019

Le Groupe Renault demeure toujours indétrônable, avec 43,6% de part de marché et 5.364 véhicules livrés en avril 2019. Au cumul, ce sont 23.013 unités qui ont été écoulées depuis le début de l'année.

Dacia maintient sa position de leader avec 29,3% de part de marché des véhicules particuliers sur le mois d'avril. Avec ces 3.157 livraisons, la marque low-cost demeure la première marque du marché en termes de ventes. Au cumul, ce sont 14.415 véhicules qui ont trouvé preneur, soit une part de marché de 30,3%. Renault est la deuxième marque du marché automobile marocain des véhicules particuliers, avec une part de marché de 16,9% sur le mois d'avril. La marque au losange clôture le mois avec 1.818 unités livrées et une part de marché de 16,9%. Elle conforte ainsi sa deuxième marche du podium, avec 7.185 unités livrées depuis début 2019 et une part de marché de 15,1%. Enfin, le groupe Renault consolide sa position de leader en VU/VUT sur le mois d'avril, en affichant une part de marché de 25,2%. Au cumul, 1.413 unités ont été livrées et 26,2% de part de marché réalisés depuis janvier 2019.

Marché auto : les ventes replongent dans le rouge

Après le rebond des ventes en mars, les ventes des véhicules particuliers (VP) dévissent sensiblement en d'avril par rapport au même mois de l'année 2019 porté par l'effet de l'Auto Expo.

En chiffres, 12.305 unités ont été écoulées, contre 22.358 en mars 2018. Cela représente une chute de 44,96%. Sur les quatre premiers mois de l'année 2019, le recul se fait également nettement sentir avec des ventes (VP+VUL) en régression de 12,7% à 52.948 ventes contre 60.650 à la même période de l'année dernière.

Le segment premium, a connu aussi un mois d'avril en retrait par rapport à la même période en 2018. En tête du classement, BMW affiche un volume de ventes de 888 unités (-13,53%). Sa rivale teutonne, Mercedes fait à peine moins bien avec (828 immatriculations et une baisse de 20,23%). La troisième marque du triumvirat allemand, Audi, ferme le podium, en écoulant 596 véhicules (-30,7%).

Nouveau Renault KADJAR Dominez la ville



RENAULT
Passion for life



À partir de :

1 590 DHS TTC / mois*

Réservez votre essai où et quand vous voulez !

 N° Vert **08 0000 90 110** OU www.renault.ma

   [renault.ma](https://www.renault.ma)

Photo non contractuelle

J. WALTER THOMPSON CASABLANCA

*Financement à taux «0%» basé sur un apport de «56,2%» du prix. Durée « 60 Mois » et frais de dossier « 2500 DHS ». Offre réservée aux personnes physiques sous réserve d'acceptation du dossier par RCI Finance Maroc. 47 Bd Khairat Ibnou Al Oualid, Ain Sebaa, Casablanca.

Aston Martin lance la DBS Superleggera Volante

La firme de Gaydon, vient de lancer officiellement son nouveau cabriolet quatre places : L'Aston Martin DBS Superleggera Volante. Sa pièce maîtresse est un V12 de 5.2 litres gavé par deux turbos, qui développe 725 ch et un couple dantesque de 900 Nm dès 1 800 tr/mn. Le tout distribué seulement aux roues arrière... Mais en devenant découvrable (il lui faut 14 secondes pour décapoter), la britannique a aussi pris un peu de poids. Sur la balance, elle dépasserait désormais les 1 863 kg. De quoi mettre à mal l'amortissement piloté et les freins carbone céramique, tous de série.

Malgré les 167 kg supplémentaires par rapport au coupé, le monumental V12 est une vraie catapulte. Le 0 à 100 km/h ne demanderait d'ailleurs à l'anglaise que 3,6 secondes. Et malgré qu'Aston Martin a beau assurer que la répartition des masses de la nouvelle "Volante", qui reprend les soubassements de la DB11, atteint le parfait 50/50, mieux vaudra ne pas tenter le diable au volant de cette diva. Outre les quelques assistances électroniques, son prix devrait suffire à calmer les ardeurs des propriétaires. Il leur en coûtera au moins 295 500 €. Les livraisons débiteront au troisième trimestre 2019.



BMW Série 8 Gran Coupé bientôt dévoilée

Le mystère autour de la Série 8 Gran Coupé sera bientôt levé, car BMW se prépare à la montrer officiellement au grand public. La marque à l'Hélice vient en effet d'annoncer, par l'intermédiaire d'une photo "teasing" et d'un bref communiqué, qu'elle présenterait son nouveau coupé quatre portes à l'occasion du prochain événement "NextGen" qui se déroulera à Munich entre les 25 et 27 juin prochains.

Si aucune précision technique ou tarifaire n'a pour l'instant été donnée pour cette future Série 8 Gran Coupé, l'allemande ne devrait pas embarquer moins de six cylindres sous son capot. Il y aura sans doute un six en ligne diesel, mais aussi des V8 essence pour la M850i ou la future M8.



Le SUV de Rolls-Royce est le plus cher du monde

S'il ne fait pas le poids à côté des brutes épaisses que sont les Lamborghini Urus et Jeep Cherokee Trackhawk avec respectivement 650 et 707 ch, le Rolls-Royce Cullinan enrhumé la concurrence du point de vue prix. En effet, le SUV anglais est le plus cher du monde avec un ticket d'entrée de 344 000 € !

Avec ce prix astronomique, le Cullinan cloue au pilori le Bentley Bentayga pourtant déjà ostentatoire, tout comme les Land Rover Range Rover et Lamborghini Urus. Malgré un prix catalogue élevé, il est possible de gonfler davantage la facture grâce à certaines options. Par exemple, la peinture « Crystal » est proposée à 18 540 €, les jantes de 22 pouces à 8 670 €, le Spirit Ecstasy plaqué or à près de 10 000 € ou encore les sièges arrière massant avec vitre de séparation à 20 400 €.

Le summum du luxe et du raffinement n'est pas le seul point fort du SUV anglais qui se paie le luxe d'être motorisé par un V12. Il s'agit d'un bloc 6,75 litres de 571 ch et 850 Nm de couple. Ce moteur est associé à une boîte automatique ZF à huit rapports.





Innovation
that excites

QASHQAI PUNCHY ÉDITION

UNE OFFRE MUSCLÉE!



ÉCRAN MULTIMÉDIA - ANDROID & CARTE MAROC
JANTES ALUMINIUM - MARCHES LATÉRALES

NISSAN.MA

 NISSANMAROCOFFICIEL

NUMÉRO VERT : 08000 08001

GROUPE AUTO HALL

par Ahmed Kseibati

Photos : Adnane Zemmama

GENTLEMEN DRIVERS FÊTE SON CENTIEME NUMERO

Pour fêter son 100^e numéro, Gentlemen Drivers Magazine a organisé une soirée, le samedi 20 avril 2019, en partenariat avec l'hôtel Four Seasons de Casablanca, Univers Motors, Shell Vivo Energy, DMA et speedGom





Actu événement

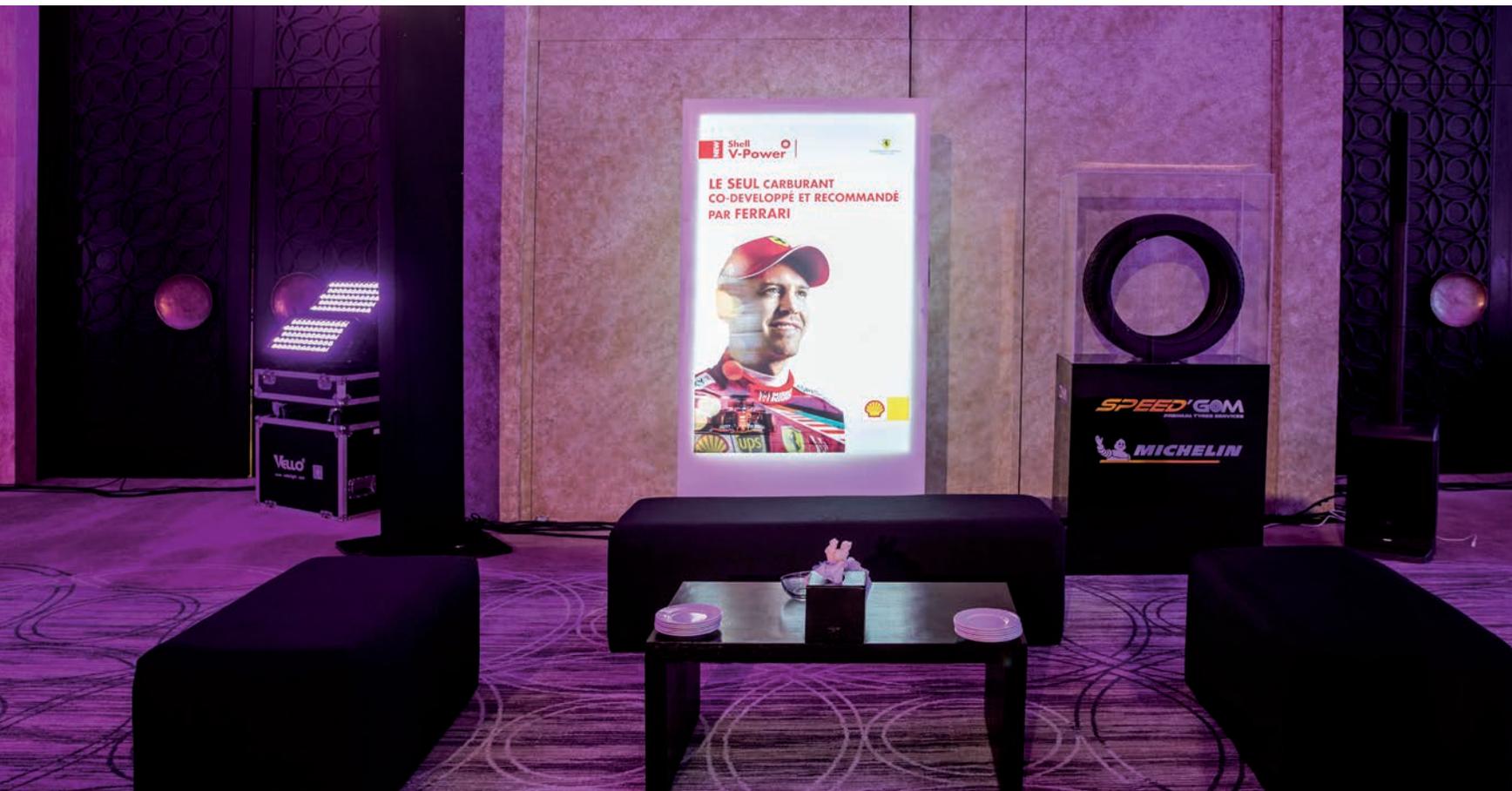


Les convives représentant la presse automobile, mais aussi des collectionneurs ayant fait l'objet de couvertures du magazine tels que, Kamil Kholti, Dafir Harraki, Hervé Arnone-Demoy, Gilbert Guzzo, Karim Benkirane, ont été conquis par le bilan exceptionnel de plus de huit ans d'engagement acharné au service de la passion automobile.

Le directeur général de Gentlemen Drivers Magazine, Ahmed Kseibati, a rappelé la genèse du projet, qui a démarré en janvier 2011, avec l'ambition d'apporter une autre vision de la passion automobile, axée sur l'humain,

en tant que créateur de cet objet tant désiré. Fort de ce concept unique, au Maroc, dans le monde arabe et africain, Gentlemen Drivers Magazine se targue d'être le seul magazine au monde avec cette représentation, apportant une forte valeur ajoutée au paysage médiatique automobile national et international, en réalisant des interviews et des shootings uniques de : 17 collectionneurs, 10 constructeurs, 15 pilotes, 22 designers et 19 Gentlemen, appartenant à 14 nationalités différentes.





Actu évènement



De droite gauche ; Mr Guessous Mohamed , Mr Imani kamal Mr Ahmed Kseibati Mr Sbai Najib



Mr Herve Arnone demoy , mr Dafir Harraki , Mr Ahmed Kseibati , Mr Kamil Kholti



Mr Amine Cherkaoui , Melle Meryem Chellaoui , Mr Ahmed Kseibati , Mr Aziz Amerian



Mr Saad El Fectali , Mr Kamal Imani , Mr Aziz Amerian , Mr Hicham Zyat , et un ami

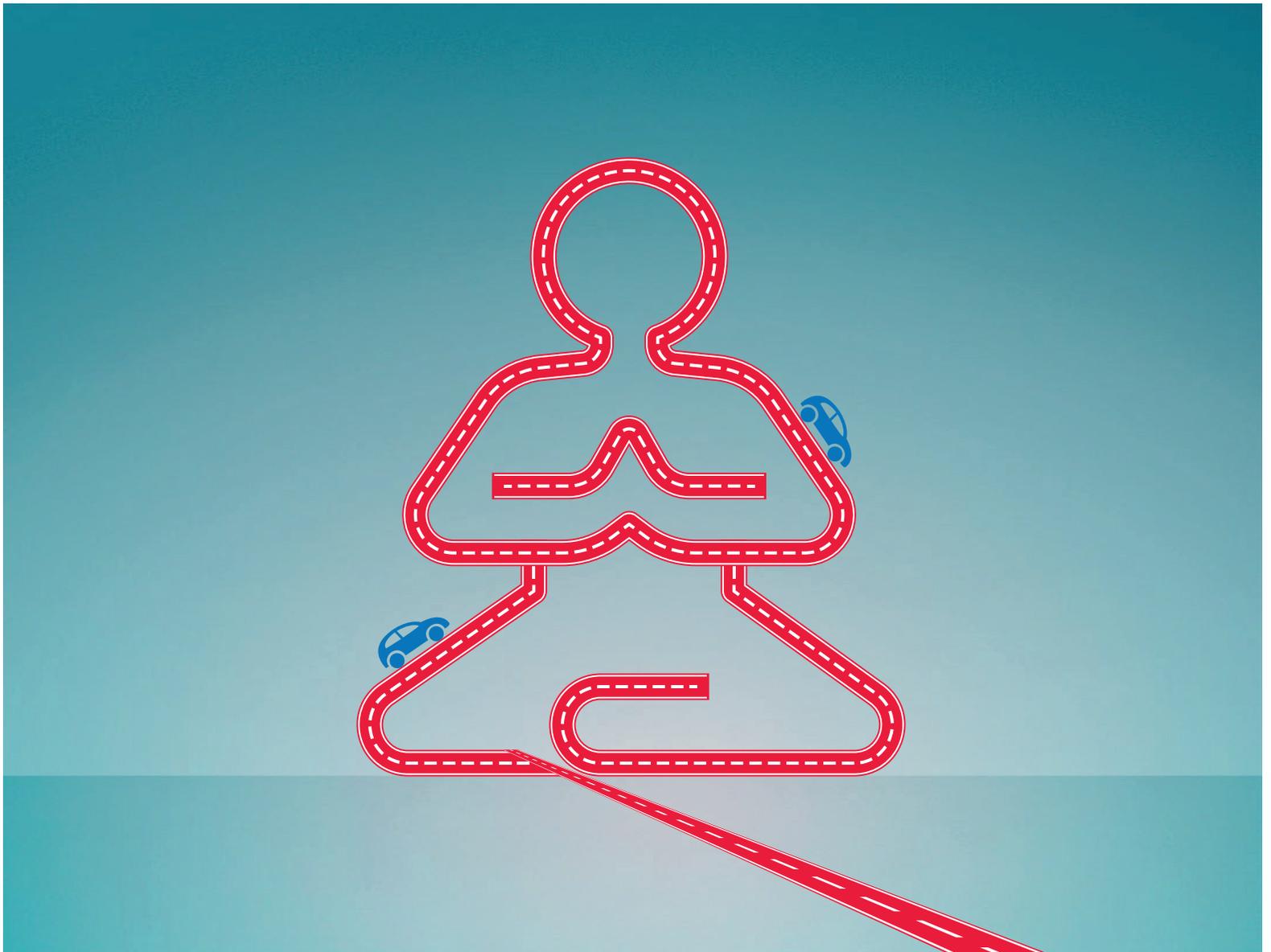


Mr Tazi , Mr Jawad Mounen, Mr Ahmed Kseibati, Mr Kamal Mokdad, Mr Filali Adnane



Mr Ahmed Kseibati , Mr Khalid Lazrak, et un Ami

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



par Ahmed Kseibati

ESSAI DU KADJAR PHASE 2 LE BON COMPROMIS

Le Renault Kadjar se situe à mi-chemin entre le petit Captur et le grand Koleos. Lancé pour la première fois en 2015, Renault en a déjà vendu 450.000 exemplaires dans le monde. Sa mise à jour en matière de style, de finition et de moteurs devrait lui permettre de maintenir le cap face à la concurrence. Invité à en prendre le volant lors d'un test drive sur un trajet reliant Casablanca à Al Oualidia, Gentlemen Drivers vous dit tout sur ce nouvel opus de la marque au losange.





AR

Actu événement



Bien calé dans un confortable siège, je profite du paysage bucolique ornant le bord de mer sur la route vers El Jadida. Les aspérités du macadam un peu défoncé ne parviennent pas à troubler ma quiétude, grâce au confort des suspensions, tandis que la boîte automatique douce et réactive permet de profiter pleinement du moteur, dont les vocalises sont à peine audibles. Telle est la vocation du Kadjar, qui sait prendre soin de ses occupants, tout en privilégiant une conduite coulée. Le nouvel opus renforce davantage ces qualités, pour le plus grand bonheur de ses fans. Esthétiquement d'abord, le nouveau modèle se repoudre légèrement le nez, avec une calandre avant plus large, des feux de route à LED et des phares antibrouillard qui intègrent également des LED et deviennent rectangulaires, accentuant son look de « baroudeur ». De nouveaux feux arrière, pare-chocs et trois nouvelles teintes, « Vert Oural », « Bleu Iron » et « Gris Highland » sont également au menu. Enfin, de très belles jantes de 18 et 19 pouces selon les finitions viennent sublimer encore plus une ligne déjà très inspirée.

Les dimensions du Kadjar ne changent pas. On n'en avait pas besoin, tant le SUV au losange se montre très habitable. L'accès à bord est des plus aisés et les places arrière permettent de loger trois adultes confortablement. Côté espace de chargement, le coffre du nouveau Kadjar dispose d'une contenance de 472 dm³ (527 litres). Très pratique, la banquette arrière 2/3-1/3 se rabat en un tournemain, grâce aux poignées « Easy Break », situées de part et d'autre de la soute.

Mais ce qui saute le plus aux yeux, ce sont les modifications enregistrées au niveau de la console centrale, avec notamment le recours à un plus grand écran tactile couleur de 7" et surtout des commandes rotatives de climatisation plus intuitives. Quant aux matériaux à l'intérieur, ils restent en grande partie inchangés, avec un mélange heureux de plastiques durs et doux au toucher. Les sièges en tissu matelassé "effet 3D" se révèlent, pour leur part, accueillants et confortables.



Pour les geeks, le nouvel opus se montre plus technophile et permet une meilleure connectivité, grâce au Apple Carplay et autres Android Auto. Ainsi, il est possible d'afficher le contenu de son smartphone ou tablette sur l'écran tactile. À l'arrière, des prises USB sont également de la partie.

Un autre point fort est la fonctionnalité, matérialisée par de nombreux espaces de rangement, avec comme point d'orgue les des bacs de porte plus grands, pouvant contenir une bouteille de 1,5 litre de boisson. À l'arrière, le confort thermique des occupants a été optimisé, grâce à l'intégration de nouveaux aérateurs au dos de la console.

Alors que le précédent modèle n'était pas pingre côté équipement, le nouveau se révèle encore plus généreux et offre dès la finition de base « Life » plus que l'essentiel, notamment des jantes en alliage de 17 pouces, des vitres teintées, des phares automatiques, le détecteur de pluie, des capteurs de stationnement arrière, le régulateur et limiteur de vitesse, la climatisation ainsi qu'un écran tactile de 7 pouces.

Pour les plus exigeants, les finitions « Explore » et « Intens » sont encore plus riches. Cette dernière offre une dotation digne de la catégorie supérieure. Au menu, des jantes de 19 pouces, un toit panoramique, le Park Assist, un détecteur de l'angle mort, un accès mains libres...

Au chapitre mécanique, deux motorisations déjà éprouvées sont au catalogue. Le 1.5 dci de 110 ch, pouvant être accouplé au choix à une boîte

mécanique à six rapports ou à une boîte automatique EDC à 6 rapports et double embrayage. Ce bloc se montre volontaire, tout en étant sobre, avec une consommation ne dépassant pas les 5l/100. Pour ceux qui cherchent plus de punch, ils doivent se tourner vers le 1.6 dci de 130 ch. Avec son couple de 320 Nm, ce moteur a été conçu sans compromis, à la fois sur le rapport rendement/plaisir et sur le ratio sensations/consommation.

Il reste enfin à préciser que le Kadjar Phase 2 est proposé à partir de 244.900 DH pour la finition « Life » et plafonne à 319.900 DH.

Actu événement





Depuis
1998

Le spécialiste de la Fenêtre

CASTORY est le spécialiste de la fabrication sur mesure des menuiseries en Aluminium et PVC. En tant que professionnel, nos engagements envers nos clients sont les suivants :

- **Orientation client** : produits et prestations de service au profit du client
- **Conseil** personnalisé en terme de prescription
- **Garantie** d'obtenir des menuiseries parfaitement fabriquées et installées
- Obtention d'une **étanchéité** efficace et conforme aux règles de l'art
- **Délais respectés**
- Meilleur rapport **Qualité / Prix**
- Suivi clients : **gestion de vos projets** avec la plus grande rigueur.

Le spécialiste de la fabrication et l'installation de fenêtre aluminium et PVC, volets roulants, Vérandas et verrières, cloisons de bureaux et façades.

CONTACTEZ-NOUS

Rue Masslama Bnou Moukhalid, Aïn Sebaâ - Casablanca
Tél : 06 61 15 42 38 - Fax : 05 22 34 13 75

commercial@castory.com
www.castory.ma

par Ahmed Kseibati

ESSAI FORD RANGER RAPTOR UN FRANCHISSEUR PUR JUS

Ce n'est pas chaque jour qu'on est invité à conduire un engin aussi exclusif que le Ford Ranger Raptor. C'est donc avec beaucoup de curiosité et autant d'enthousiasme que nous en avons pris le volant dans les environs de la Cité des alizés, Essaouira.





Actu évènement



La particularité du Raptor est d'être inspiré par les véhicules participants aux rallyes-raids comme le Dakar et Baja. Unique dans sa catégorie, cet engin inoxydable a été développé par la division Ford Performance pour dominer son environnement. Esthétiquement, il reprend à l'avant une calandre inspirée de celle du grand frère F150 Raptor, anthracite et barrée d'un énorme Ford. Le bouclier est spécifique et n'est plus solidaire de la carrosserie, mais directement monté sur un cadre indépendant, solidaire du châssis.

Les ailes, en matériau composite, sont élargies afin de permettre des débattements de suspensions plus importants, mais aussi pour accueillir des énormes pneus BF Goodrich aux dimensions généreuses (285/70R17).

L'intérieur, lui, est moins exotique que l'extérieur. On y trouve malgré tout une sellerie spécifique, plus enveloppante, avec le monogramme Raptor brodé sur les dossiers, et des surpiqûres bleues, également présentes sur le volant et sur la planche de bord. Le





volant arbore, pour sa part, un repère rouge de point milieu et une inscription Raptor.

Grâce à ses dimensions « gigantesques » avec une longueur de 5,36 m, une largeur de 1,86 m et une hauteur de 1,81 m, le Raptor offre assez d'espace à l'intérieur de la double cabine pour loger quatre adultes confortablement.

Côte tenue de route, ce Pick-up au design déluré est fait pour franchir tous les obstacles. Rien ne l'arrête ou presque. Ses pare-chocs avant indépendants, passages de roues élargis, son châssis unique ultra-renforcé et ses suspensions indépendantes avec amortisseurs Fox Racing sont là pour le rappeler. D'ailleurs, nous en avons fait l'expérience, lorsque notre pick-up d'essai est tombé à l'aveuglette dans un gué profond. Le choc aurait pu être fatal pour une autre voiture mais pas pour le Raptor.

Pour se sortir de toutes les situations difficiles, le Pick-up insolite de Ford fait appel à un nouveau système de gestion du terrain (Terrain Management System) permettant de choisir entre six modes de conduite différents en fonction du type de terrain : Normal privilégiant le confort lors des trajets quotidiens; Sport, pour une conduite plus réactive et plus dynamique sur route; Neige/Gravier/Herbe, conçu pour des surfaces

glissantes; Sable/Boue, pour les terrains meubles qui nécessitent une meilleure motricité; Rocheux, spécifiquement pour les terrains accidentés et enfin Baja, pour une performance ultime hors route à grande vitesse.

De plus, le Raptor, dispose d'une garde au sol de 23 cm supérieure au Ranger classique pour atteindre les 28,3 cm, de quoi lui permettre de franchir tous les obstacles. Un gain en efficacité renforcée par des angles d'attaque de 32,5°, ventral de 24° et de fuite de 24°. Dans la foulée, la suspension a également été revisitée. Elle est assurée par des combinés de marque Fox Racing Shox, à piston de 46,6 mm bénéficiant d'une gestion variable de l'amortissement "position sensitive damping".

Quant au freinage, il a été confié à des disques avant et arrière ventilés de 332 mm, pincés à l'avant par des étriers flottants à 2 pistons.

Bien équipé, le Raptor met surtout l'accent sur les équipements de sécurité et les assistants à la conduite. Au menu, le détecteur des panneaux de signalisation, le système détection de collision, 7 airbags, l'assistance au freinage d'urgence ainsi que

Actu évènement



l'avertisseur de franchissement de ligne.

Au chapitre mécanique, ce franchisseur hors normes fait appel à un moteur EcoBlue Bi-turbo 2.0l de 213ch et 500 Nm de couple, associé à la nouvelle transmission automatique Ford à 10 rapports..Fort de ce couple

éléphantinesque, le Raptor, nous gratifié d'un bel agrément de conduite malgré son poids dépassant les deux tonnes (2 198 kg). Ce bloc coupleux et volontaire a répondu présent dans toutes les situations surtout en off road où le terrain accidenté et le fort dénivellement exigeait de la puissance.



ES SAADI PALACE SPA

MARRAKECH



SÉRÉNITÉ & BIEN-ÊTRE

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

Lamborghini

TERZO MILLENNIO CONCEPT



UNE VISION DE L'AVENIR

Le Concept Terzo Millennio pourrait devenir la prochaine génération de Lamborghini. Ce concept étonnant a fait ses débuts officiels au Massachusetts Institute of Technology (MIT). Pourquoi le MIT ? Parce que le département R&D de Lamborghini a collaboré avec deux laboratoires du MIT. L'objectif était d'examiner cinq dimensions différentes pour l'avenir : les systèmes de stockage d'énergie, les matériaux innovants, le système de propulsion, le design visionnaire et l'émotion.



AD
CONCEPT



En fait, Lamborghini a substantiellement financé la collaboration dans un effort pour aboutir à des innovations radicales dans les domaines susmentionnés. En ce qui concerne le stockage de l'énergie et l'utilisation future des super condensateurs à la place des batteries, Lamborghini a commencé là où il s'était arrêté, avec l'application des super condensateurs basse tension de l'Aventador V12. L'étape suivante consiste à créer un système de

stockage capable de fournir une puissance de pointe élevée et de régénérer l'énergie cinétique avec une influence limitée du vieillissement, symptôme que l'on retrouve aujourd'hui dans toutes les batteries. Pendant ce temps, les innovations dans les nouvelles méthodes de fabrication de la fibre de carbone se sont multipliées. La carrosserie du concept Terzo Millennio est réalisée dans un matériau léger. Il est intéressant



de noter que cette carrosserie sert également d'accumulateur pour le stockage de l'énergie. Quant au design, le Terzo Millennio est assez fou, comme tout concept Lamborghini doit l'être. La Lamborghini continue d'arbore la signature en Y, qui lui est familière dans les feux avant et arrière, bien qu'elle ait définitivement été portée au niveau supérieur. La forme en coin datant de la Countach a encore été radicalisée.

Bien que les photos de l'intérieur n'aient pas été publiées, Lamborghini affirme que le concept Terzo Millennio est doté d'un poste de pilotage virtuel, qui est censé permettre une conduite à grande vitesse. Il y a aussi une simulation de Piloted Driving, qui permet aux conducteurs d'être "conduits" autour d'une piste par un expert virtuel, avant qu'ils ne pilotent réellement la voiture eux-mêmes.

Motors

Auto Exception

par Myriem Cherkaoui

Lamborghini

URUS



FAST AND FURIOUS

Héritier du LM002, le Lamborghini Urus est un mélange convaincant d'ingénierie allemande, de saveur italienne et de capacité tout-terrain.





Il a fallu attendre six ans pour que le concept Urus 2012 se transforme en voiture de série. Et au premier regard, on ne s'y trompe pas, il s'agit bien d'un produit qui se revendique l'ADN de la marque de Sant'Agata Bolognese.

L'avant de l'Urus se distingue par une calandre pleine largeur et une posture large et athlétique. Dans la tradition Lamborghini, les phares se trouvent sur un plan séparé au-dessus de la calandre. Le toit s'incline agressivement de l'avant vers l'arrière. Au niveau de la

poupe, des déflecteurs proéminents se trouvent au-dessus et au-dessous de la lunette arrière. L'écriture "Lamborghini" traverse une barre noire entre les feux arrière. La bestialité est accentuée par un énorme diffuseur flanqué d'embouts d'échappement doubles. Tout cela donne un look indubitablement Lamborghini, même si les dimensions sont un peu plus grandes que d'habitude.

Si vous avez vu les modèles récents d'Aventador et de Huracan, alors l'intérieur de l'Urus devrait vous sembler



familier. Il utilise les mêmes formes hexagonales et le même appareillage de commutation, mais tout a l'air un peu plus robuste. La console centrale est dominée par deux écrans tactiles haute définition, qui offrent une rétroaction tactile et contrôlent tout, de la radio et de la navigation au contrôle de la température. Des commandes prêtées par l'Audi A8 - rappelez-vous que Lamborghini appartient au Groupe Volkswagen - tout comme d'autres équipements de commutation de base, mais l'intérieur reste rafraîchissant et très

spectaculaire. La fonctionnalité n'est pas en reste, avec quatre porte-gobelets, des points Isofix pour monter les sièges d'auto pour enfants et une aire de chargement assez grande pour transporter deux ensembles de bâtons de golf. Et bien qu'on soit en présence d'un SUV, la sportivité de Lamborghini est toujours de la partie. Le bouton de démarrage, par exemple, se cache derrière un couvercle rabattable de style pilote de chasse, tandis qu'une série de modes de conduite configurables encadrent

un sélecteur de vitesses en forme de paume. Les modes comprennent la Corsa, la Sport, la Strada et la Neve (neige), prêtes pour la course, plus la Terra (hors route) et la Sabbia (sable), en option. La rigidité de roulement, la direction et le groupe motopropulseur peuvent également être réglés individuellement.

Au niveau de l'équipement, l'Urus est doté de série de l'accès et du démarrage sans clé, de la navigation, du régulateur de vitesse adaptatif, de l'avertisseur de collision avant avec freinage d'urgence automatique, des feux de route automatiques, d'une caméra de vision nocturne avant, de capteurs de stationnement tout autour et d'un hayon mains libres. Les plus exigeants, eux, peuvent piocher dans la longue liste d'options, allant de différents types de sellerie à un volant chauffant, en passant par des écrans doubles sur les dossiers des sièges avant, pour les passagers arrière.

Sous le capot, il n'y a malheureusement pas de V10 ou V12 à aspiration naturelle. Au lieu de cela, l'Urus utilise une version de 650 chevaux du désormais familier V8 biturbo de 4,0 litres, utilisé pour la Bentley Continental GT et l'Audi RS6. En fait, c'est le premier moteur Lamborghini à être équipé de turbocompresseurs, privilégiant le couple élevé à bas régime. Ce bloc est jumelé à une boîte automatique à 8 rapports avec

palettes de changement de vitesses, qui transmet la puissance aux quatre roues, jusqu'à 70 % à l'avant et jusqu'à 87 % à l'arrière. Il y a aussi un différentiel à transmission de couple à l'arrière et une direction aux roues arrière, qui permettent de garder le gros Urus fermement aligné. Lamborghini annonce des performances de super sportive, avec un 0 à 100 km/h en seulement 3,6 secondes et une vitesse de pointe d'environ 320 km/h. Le seul véhicule qui se rapproche de ce niveau stratosphérique pour un SUV est le Jeep





Grand Cherokee Trackhawk, avec ses 707 chevaux. Coté tenue de route, les ingénieurs de la marque italienne ont mis les plats dans les grands pour canaliser la puissance phénoménale de l'Urus et la transmettre au bitume. C'est le cas de l'adhérence optimale offerte par les pneus Pirelli P Zero de 21 pouces (des jantes massives de 23 pouces sont en option), les disques en

carbone et les quatre roues directrices, permettant à un SUV d'afficher une agilité de ballerine. De plus, l'Urus fait appel à des amortisseurs adaptatifs dotés d'un système électromécanique de stabilisation active du roulis. C'est la même technologie qu'on retrouve sur la Bentley Bentayga.

McLaren

SENNA

McLaren

BÊTE DE CIRCUIT

Nommée d'après l'emblématique pilote de Formule 1 Ayrton Senna, cette hypercar extrêmement axée sur la piste est le dernier chef-d'œuvre de McLaren.





Si vous voulez donner à une voiture le nom d'Ayrton Senna, elle a intérêt à être très bonne sur une piste. Et c'est effectivement le cas de la McLaren Senna, dernier modèle de la 'UltimateSeries' de McLaren, qui a débuté avec l'hypercar hybride P1. McLaren prétend que c'est la voiture de route la plus extrême qu'il ait jamais construite.

La bête affiche un style plus brutal que sensuel. Elle se distingue par la complexité de ses surfaces, en particulier les lamelles superposées sous l'aile arrière. Basse et large, elle peut déplaire par ses contours torturés, mais c'est sûr qu'elle ne laisse personne indifférent.

L'habitacle a la forme d'une goutte d'eau, avec les roues poussées dans chaque coin et chaque surface est régie par la nécessité de dévier l'air froid vers l'intérieur, l'air chaud vers l'extérieur.

Ouvrez les portes dièdres du Senna et sa structure en

fibre de carbone est clairement visible sur le tableau de bord et les portes. Le matériau s'étend aux sièges baquets personnalisés et se mêle à du faux daim ou du cuir en option, sur tout l'habitacle. L'intérieur aéré offre une excellente visibilité, avec des montants de toit étroits et des sections transparentes uniques sur les panneaux de porte. L'ouvre-porte électronique traditionnel, les boutons de fenêtre et le bouton-poussoir de démarrage sont suspendus au plafond. Le volant est dépourvu de boutons et le groupe de jauges numériques se replie vers le haut ou vers le bas selon le mode d'affichage. Un écran tactile de 8,0 pouces est situé au centre et comprend des fonctions audio,



multimédia, de navigation et autres. Bien que la Senna n'utilise pas la technologie d'aide à la conduite que l'on retrouve sur la majorité des voitures, elle est offerte avec un système à trois caméras qui peut être utilisé pour enregistrer des temps record au tour. Contrairement à la P1, la Senna n'est pas une hybride. Elle est propulsée uniquement par une évolution de 4,0 litres du V8 que l'on retrouve également dans la

Moteur : **VB8, 32 S, 3994 cm³**
Puissance : **800 ch à 7250 tr/mn**
Couple : **800 Nm à 5500 tr/min**
Transmission : **Automatique double
embrayage, 7 vitesses**

Poids et mesures
Poids à vide : **1309 kg**
Dimensions : **4.74/ 1.96/ 1.23 (L/l/h)**
Réservoir : **-- l**
Volume coffre : **--- l**
Pneumatiques : **R245/35R19-R315/30R20**

Performances globales
Vitesse max électrique : **335 km/h**
0 à 100 : **2.8 s**
Consommation : **12.4 l/100 km**
Autonomie : **--- km**



720S. Une longue et coûteuse liste de mises à niveau internes a permis d'obtenir 800 chevaux et 800 Nm de couple, avec 800 kg d'effort au sol, à 260 km/h en mode piste. Ce sont des chiffres sérieux pour une voiture de course, d'autant plus que le Senna pèse moins de 1.200 kg sans liquide. Bien entendu, les performances sont ahurissantes : la vitesse maximale est de 360 km/h et le 0-100 km/h est expédié en 2.8sec, bien que ce soit le 0-200 km/h en 6.8sec qui met vraiment les choses en perspective.

Et c'est le poids, et non la puissance, qui a clairement dominé les processus de pensée des ingénieurs. L'aile arrière de 4,87 kg peut supporter jusqu'à 100 fois son propre poids, chaque aile avant ne pesant que 660 grammes, et même les mécanismes de porte ont été changés, réduisant le poids de 20%. Au total, la Senna ne pèse que 1.198 kg à sec, soit environ 1.300 kg avec tous les liquides et le carburant.

Sur la route, le gigantesque aileron arrière est capable d'appliquer seul 500 kg d'appui vers l'avant et se repositionne activement à la volée, en tandem avec les pales aérodynamiques avant mobiles (en forme presque d'aile à trois éléments) pour rendre la voiture plus glissante en ligne droite, plus collante en zone de freinage et en courbe et ajuster l'équilibre avant arrière global, pour la maintenir aussi stable que possible. À ce travail de stabilisation contribuent également les amortisseurs, qui sont interconnectés hydrauliquement, à l'avant comme à l'arrière et d'un côté à l'autre, tandis qu'une fonction de rigidité automatique hydraulique appelée 'amortisseur K' remplit une fonction similaire à une barre antirollis. La suspension s'adapte automatiquement sur la route, et peut également être configurée sur un panneau "Active" similaire aux autres modèles de la gamme McLaren, avec les modes Confort, Sport et Track. Le mode course, quant à lui, est accessible via une commande séparée, située en haut du plafond.

Enfin, la production est limitée à 500 voitures, et toutes ont déjà été vendues, malgré le prix exorbitant de 900.000 euros. Une partie des bénéfices est reversée à la Fondation Ayrton Senna, d'où le nom partagé avec le héros de F1, qui a couru pour McLaren de 1988 à 1993.





Motors

Auto Exception

par Myriem Cherkaoui



UX





LE SUV COMPACT BY LEXUS

Avec le Lexus UX, Toyota introduit pour la première fois un SUV compact au sein de sa gamme. Il se présente comme une véritable alternative aux meilleurs SUV compacts, grâce à son style audacieux et différent, à son habitacle bien fini et à sa riche dotation d'équipements de sécurité.



Lexus a pratiquement inventé le multi-segment haut de gamme, lorsqu'elle a lancé la RX en 1998, mais la marque de luxe était un peu en retard sur les SUV compacts. Aujourd'hui, trois ans après le lancement du NX, Lexus a créé l'UX, son troisième SUV. Il se confronte à des modèles comme la Mercedes GLA, la BMW X1, l'Audi Q3 et la Volvo XC40, mais avec un profil de coupé et des caractéristiques de conduite sportive, sa rivale la plus proche est sans doute la BMW X2. Esthétiquement, on retrouve à l'avant l'ADN Lexus,

avec une calandre trapézoïdale et la signature lumineuse propre aux modèles de la marque, tandis que l'arrière se caractérise par une vaste ligne lumineuse horizontale. Anguleux et non circulaires, les passages de roues ne sont pas sans rappeler ceux utilisés sur le nouveau RAV4.

Avec ses 4,5 m en longueur, 1,84 m en largeur et 1,54 cm de hauteur, l'UX offre un habitacle spacieux et lumineux à ses occupants. Seul bémol, le coffre à la capacité de chargement assez ridicule se limite à 283



Cylindrée :	4 cyl Hybride 1 987 cm ³³
Puissance :	146 ch à 6 000 tr/min 109 ch électrique
Couple :	180 Nm à 4 400 tr/min 202 Nm électrique
Transmission :	Auto à variation continue

Poids et mesures

Poids à vide :	1450 kg
Dimensions :	4.50/1.84/1.54 (L/l/h)
Réservoir :	43 litres
Volume coffre :	--- l
Pneumatiques :	215/60 R17

Performances globales

Vitesse max :	177 km/h
0 à 100 :	8.5 s
Consommation :	4.1 l/100 km
Autonomie :	--- km

litres en version quatre roues motrices. Poursa part, la planche de bord, orientée vers le conducteur, rehaussée de matériaux de qualité, arbore un dessin original. En partie numérique, le combiné d'instrumentation est complété par un écran de navigation central. Ce dernier s'étend de 7 ou 10,3 pouces selon la finition choisie et propose un affichage divisé en deux parties. La partie gauche peut ainsi être dédiée à la navigation et la droite au suivi des performances ou des lux d'énergie. Par ailleurs, les ingénieurs de Lexus ont travaillé

particulièrement fort pour rendre la structure de la voiture aussi rigide que possible - ce qui améliore également le raffinement et la sécurité - tandis que l'utilisation de composites pour le couvercle du coffre et d'aluminium pour les panneaux de porte permet de limiter le poids. Avec ses 1.620 kg, l'UX hybride n'est pas aussi surchargé qu'il pourrait l'être. Il y a lieu de noter que le SUV compact de Lexus est basé sur une adaptation de la plate-forme TNGA de Toyota, ce qui signifie qu'il partage ses bases avec la Toyota Prius et

la Toyota C-HR.

S'agissant des équipements de sécurité, l'UX est équipé de série d'un ensemble de technologies de sécurité active, comprenant le freinage d'urgence automatique, l'assistance au maintien de la trajectoire, un régulateur de vitesse adaptatif et un système de détection des piétons et cyclistes. Pour le volet confort, la dotation de série est riche, comprenant des jantes en alliage de 18 pouces, des phares à LED automatiques, un régulateur de vitesse adaptatif, la climatisation bi-zone, les sièges avant électriques, une banquette arrière divisée 60/40 rabattable et un système audio à six haut-parleurs.

Au chapitre mécanique, l'UX est proposé en entrée de gamme avec un quatre cylindres de 2,0 litres développant 168 chevaux. Une deuxième version, 250h hybride, associe une version à cycle Atkinson de ce moteur à un système hybride, pour une puissance totale de 181 chevaux. Ces deux blocs sont associés à la nouvelle boîte automatique à changement de vitesses direct CVT de Toyota, une transmission automatique à variation continue qui simule 10 rapports. Le premier passe de 0 à 100 km/h en 8,9 s tandis que le second expédie le même exercice en seulement 8,6 s.

Il est à signaler enfin que trois modes de conduite sont proposés : Eco, Sport, Sport+, qui font évoluer

les performances, mais aussi la couleur du combiné d'instrumentation : vert pour l'Eco, bleu pour le normal et orange/rouge pour le mode sport. En mode sport, l'UX est équipé d'un générateur de son censé reproduire le rugissement de moteurs plus puissants. En ville, le mode «EV» permet de forcer le fonctionnement 100 % électrique de l'UX. L'autonomie reste limitée à quelques centaines de mètres et le mode thermique se réactivera automatiquement si l'on taquine trop la pédale d'accélérateur.





Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

MITJA BORKERT

BULLFIGHTING LOVER





A man with short hair, wearing a dark blue hoodie and blue jeans, is leaning over a light-colored car in a workshop. He is looking down at something on the car. The background is a blurred workshop environment.

**MITJA
BORKERT**
BULLFIGHTING LOVER

Une fois encore, les designers nous prouvent que quand on se donne les moyens, rien n'est impossible et on peut réaliser tous ses rêves. C'est le cas de Mitja Borkert, Head of Design de Lamborghini, qui a passé son enfance à dessiner des voitures, en rêvant du jour où il deviendrait designer. Grâce à sa persévérance, il a pu décrocher un stage chez Porsche, qui lui a ouvert la voie dans le monde de l'automobile. Ne ménageant pas ses efforts, il a réussi d'intégrer l'équipe de la firme allemande, une fois son diplôme en poche. Loin de se reposer sur ses acquis, il a fait ses preuves, en travaillant sur différents projets, tels que le lancement du Cayenne, du Macan ou encore des concepts comme la Mission E. Après de longues années chez Porsche, il a été nommé à la tête du design de Lamborghini. Une fois encore, Mitja Borkert a fait preuve d'une grande créativité, à travers des modèles comme le Terzio Millennio, mais s'il y a bien un modèle qui lui permettra d'avoir une place spéciale dans l'histoire de la firme italienne c'est bel et bien l'URUS. Rencontre avec un homme qui continue de réaliser ses rêves, au quotidien.

MITJA BORKERT

BULLFIGHTING LOVER



Comment est née votre passion pour l'automobile ?

Je suis né en Allemagne de l'Est, le 17 mars 1974, derrière le fameux mur. Donc, pratiquement, je n'ai jamais vu une Lamborghini ou une voiture occidentale en vrai. Il était donc juste inconcevable pour moi de devenir designer automobile. Mais malgré cela, à l'âge de 7 ou 8 ans, j'ai commencé à dessiner des voitures et des motos. Cela m'a toujours fasciné. Mais je me souviens qu'en 1986 alors que j'avais 12 ans, j'avais décidé de concevoir des voitures - pour rendre celles qui étaient commercialisées à l'époque plus belles et plus tard, j'ai même créé ma marque fantaisie, avec un logo et un portfolio de produits. J'étais obsédé. Mais c'était aussi le cas avec les motos. Plus tard, à l'école, nous dessinions toujours assis au dernier rang de la classe. À ce moment-là, mon rêve avait pris le dessus sur tous mes doutes - je voulais vraiment devenir designer. Cela me brisait le cœur quand un de mes camarades de classe disait ... Mitja, penses-tu qu'ils t'attendent chez Porsche ...? Cela m'a donné une motivation supplémentaire pour prouver le contraire.

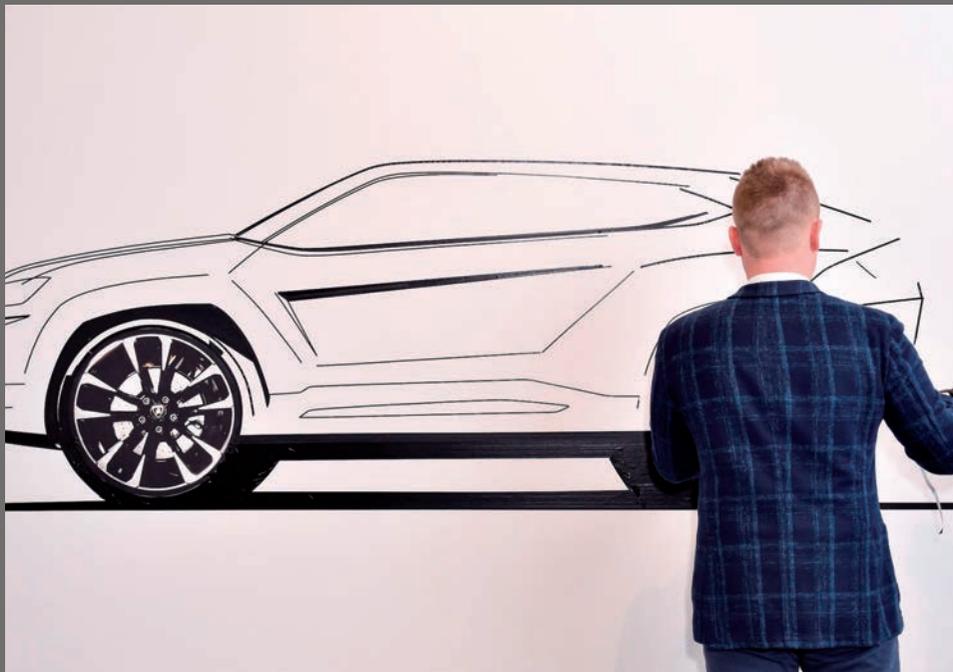
Vous saviez pour quelle marque vous vouliez travailler ?

Je ne pensais pas vraiment à une marque en particulier. Tout ce que je voulais faire, c'était de concevoir des voitures. Je regardais des vidéos et feuilletais beaucoup

de magazines. Pasadena, Pforzheim, Cardesigners j'avais envie de faire partie de cette histoire. Je me souviens avoir passé le test à Pforzheim le même jour que Daniel Simon (Roborace). Je visitais le studio de design de Transportation Pforzheim et j'ai vu Marc Lichte (Audi), à l'oeuvre. Et je m'en souviens comme si c'était hier - l'odeur, les croquis - c'était la vie dont je rêvais et que je voulais.

Parlez-nous de vos débuts dans le monde professionnel du design automobile

En fait, ma première expérience chez Porsche remonte à août 1997, alors que j'étais encore étudiant. Cela m'a vraiment marqué. C'était juste incroyable. Porsche travaillait sur les Cayenne 1:4 Models à ce moment-là. Je me rappelle quand Ferry Porsche nous a rendu visite une fois au centre de design c'était un moment très spécial parce que c'est tout simplement le père de Porsche. Je me souviens d'avoir pu admirer de très près la GT1 Racecar sur le Testtrack. C'était absolument excitant de voir et ensuite de devenir designer pour Porsche. C'est pour cette raison que j'ai tout donné. Je dessinais comme un fou. Je faisais moi-même mon Diplom Model. Je voulais à tout prix intégrer l'entreprise, car il n'y avait qu'un seul poste disponible. C'est avec Harm Lagaay (ndlr.designer automobile allemand) que je me suis entretenu, c'était



Biographie :

1974

Naissance en Allemagne

1996

Diplômé en Design des Transports de l'Université du Design de Pforzheim

1999

Commence à travailler chez Porsche, à Weissach, occupant divers postes, y compris le poste de directeur général du design avancé

2014

Nommé directeur du design extérieur Porsche

2016

Responsable du Design Lamborghini

MITJA BORKERT

BULLFIGHTING LOVER

un moment mémorable!

Après vos études, vous avez été retenu chez Porsche. Comment ont été vos débuts ?

Au début, je suis allé à Huntington Beach, pour participer au projet de la Carrera GT. Après cela, je suis revenu en Allemagne et j'ai eu l'opportunité de faire partie du Customer Design de Porsche. Nous avons dessiné et conçu pour de nombreuses marques comme Subaru, Honda, Citroën, Nissan, Fendt, etc. J'ai même eu l'occasion de faire des motos et des tracteurs. Plus tard, j'ai pu travailler sur le Facelift de la 987 Boxster, puis sur le Cayenne 2010, dans toutes ses versions, le Macan 2013, la Panamera Sport Turismo Concept 2012, la Panamera Mission E de 2015.

Vous avez été, pendant des années, General Manager Advanced Design. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consistait ce poste ?

J'ai toujours été très fort pour tout ce qui est idées stratégiques et visionnaires pour une marque. L'Advanced Design est un domaine très vaste. Des idées les plus folles aux nouvelles idées produits plus concrets - avec pour résultats des modèles comme le Macan, la Panamera Sport Turismo et la Mission E. Au final, vous devez explorer plusieurs idées, travailler sur des modèles 1:3, des modèles Fullsize, mais aussi sur des présentations. C'était un vrai plaisir, une période très créative. Peut-être de 20 idées, 3 seulement atteignent le stade de la production.

Quel projet vous a le plus marqué, à cette époque ?

Vous savez, tous les projets sont réellement passionnants. Il y a des projets sur lesquels j'ai adoré travailler, mais que le public n'a jamais pu voir. On verra ce que nous réserve le futur, peut-être qu'un jour ils seront présentés. Je n'arrêterai jamais d'y croire. Je suis optimiste. Ce que peu de gens savent, c'est que le design est un vrai sport d'équipe. Donc, le moment le plus excitant pour moi est, quand vous travaillez avec des gens passionnés sur un projet cool. Cela permet à chacun de repousser ses limites de créativité. C'est ce que je recherche constamment. C'est une de mes principales motivations.

Vous avez travaillé sur plusieurs modèles Porsche. Lequel est spécial pour vous ?

En tant que concept, la Mission E, sans conteste. Parce que c'était une sorte de réponse à Tesla et aujourd'hui,





je suis fier de voir qu'elle a beaucoup d'influence sur certaines des nouvelles voitures électriques d'autres marques. Pour ce qui est des modèles de production, je dirai le Macan. Parce que c'est un succès énorme pour Porsche et tout le monde semble aimer le Design du Macan.

Parlez-nous de votre nomination à la tête de Lamborghini

C'était mon rêve, certes, d'être Head of Design. Mais dessiner une Lamborghini était un rêve encore plus grand. Maintenant j'en suis là grâce à des gens très importants, comme Walter de Silva et Michael Mauer, qui ont cru en moi. Je me sens très chanceux. C'est un grand rêve et je fais de mon mieux pour créer les meilleurs designs pour Lamborghini.

Qu'est ce que cela fait d'être Head of Design de Lamborghini ?

Je ne vais pas vous mentir, c'est une très grande responsabilité. Mais je ne peux pas céder à la pression,

MITJA BORKERT

BULLFIGHTING LOVER

pour rester créatif. Donc, ma philosophie est d'être créatif, optimiste et surtout un joueur d'équipe. J'ai la chance de travailler avec une équipe fantastique. Ce sont des gens talentueux et très passionnés. Je suis reconnaissant.

Comment voyez-vous le futur de Lamborghini ?

Une de mes devises est "Expect the unexpected", Nous sommes Lamborghini. Notre ADN et critères de design sont des plus reconnaissables dans le monde automobile. J'ai pour mission de conserver cela. Mais nous sommes aussi dans l'obligation d'évoluer et de nous renouveler. Ma première grande vision était le Terzo Millennio. Une forte déclaration d'une Lamborghini «full electrical» et une perspective de quelques éléments de design du futur - comme les Y Lights. Mais nous devons toujours trouver les prochaines tendances, avec un caractère différent. Je veux juste vous dire que je passe par la période la plus créative de ma carrière.

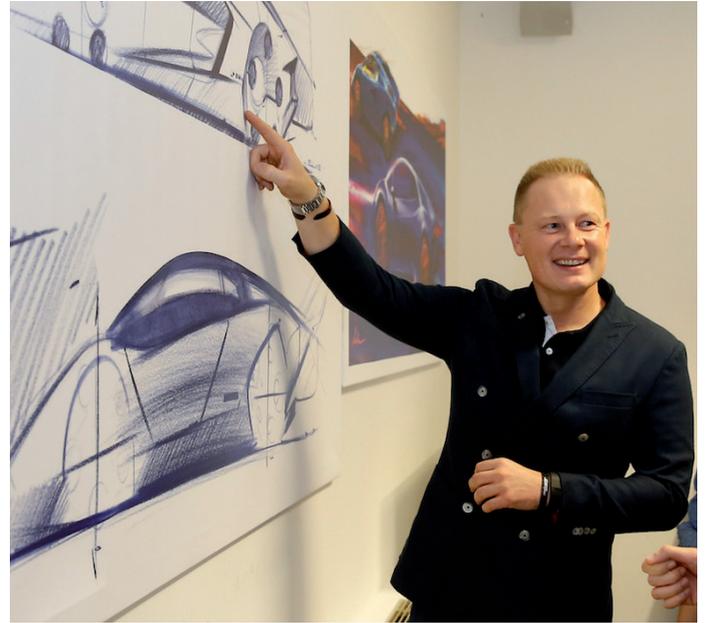
Que pouvez-vous nous dire du Forged Composite ?

Le Forged Composite est une technologie du futur disponible dès aujourd'hui. Vous pouvez créer des formes plus complexes avec une fonction intégrée comme le système ALA du Huracan Performante. C'est aussi un matériau très élégant. Grâce à la possibilité de créer des formes complexes, nous avons plus de liberté créative

Pour finir, qu'est ce que Lamborghini nous réserve pour le futur ?

Malheureusement, je ne peux pas vous parler des projets sur lesquels nous travaillons actuellement, mais tout ce que je peux partager avec vous est une déclaration du fondateur de la marque : je suis Ferruccio Lamborghini: "J'ai créé cette voiture pour moi. C'était toujours un rêve et cela doit rester un rêve !" Cette phrase est très claire pour moi. Elle a fait que Lamborghini vise toujours le top et l'exclusivité. Pas de niveau d'entrée. Nous avons toujours créé des voitures pleines d'innovation, de technologie et très belles visuellement. Vous savez, nous sommes une petite entreprise. Nous sommes environ 1.400 personnes. Nous devons faire les bons choix et nous appliquer étape par étape, parce que nous voulons réaliser nos voitures de rêve, selon la philosophie et la méthode Lamborghini. Toujours le top. Toujours l'ADN de Lamborghini. Nous sommes les designers de l'expérience.





par Hamid Benmaarouf

Lamborghini

La Lamborghini est une voiture de sport à traction arrière et à moteur central arrière, produite par le constructeur automobile italien Lamborghini, de 1974 à 1990. C'est l'un des designs exotiques conceptualisés par la maison de design italienne Bertone, qui a été à l'avant-garde et popularisé le langage du design "ItalianWedge".

LAMBORGHINI
COUNTACH
**LA SPORTIVE
ICONIQUE DE
LAMBORGHINI**







Après un an de développement intensif, le premier prototype de la Countach, le LP500, est présenté au public au Salon de Genève 1971. Par la suite, l'équipe d'ingénieurs de Lamborghini a passé trois ans à peaufiner ce prototype radical, pour en faire la Countach LP400 prête pour la production, qui a été lancée en 1974.

Le développement de la Lamborghini Countach a été initié par Ferruccio Lamborghini, dans le but de créer un successeur à la Lamborghini Miura. La Miura a été largement acclamée après son introduction en 1966, mais en 1970, de nouveaux concurrents, dont la Ferrari Daytona, avaient été lancés et la Miura commençait à vieillir. L'ingénieur en chef Paolo Stanzani et son équipe ont commencé à travailler sur la remplaçante de la Miura en 1970, sous le nom de projet "LP112". Dès le début du projet, les collaborateurs de Stanzani ont été Bob Wallace, pilote d'essai, Massimo Parenti, ingénieur assistant et Marcello Gandini, designer de Bertone.

Stanzani et M. Lamborghini ont convenu que la remplaçante de la Miura devait bénéficier d'une conception mécanique permettant d'obtenir les meilleures performances possibles, ainsi que d'une carrosserie à la fois aérodynamique efficace et audacieuse sur le plan esthétique. Ces principes ont guidé le développement de la Miura et ont permis le succès commercial de ce modèle. Malgré la préférence de M. Lamborghini pour les GT confortables, il a reconnu la valeur commerciale d'une voiture de sport plus intransigeante comme la Miura et a donné à l'équipe de Stanzani la permission de repousser les limites, avec le projet LP112. La Countach qui en a résulté a incorporé des aspects réussis de la Miura, tels que le moteur central arrière, la disposition des roues motrices arrière, ainsi que de nombreuses innovations techniques et stylistiques.

Après un an de développement intensif, le premier prototype de la Countach, le LP500, est présenté au public au Salon de Genève 1971. Par la suite, l'équipe d'ingénieurs de Lamborghini a passé trois ans à peaufiner ce prototype radical, pour en faire la Countach LP400 prête pour la production, qui a été lancée en 1974. La Countach a été un succès durable pour Lamborghini et fut produite en différentes versions, entre 1974 et 1990.

Une ligne signée Gandini

La Countach a été dessinée par Marcello Gandini, du studio de design Bertone, qui a également dessiné la voiture à succès, la Lamborghini Miura, lancée en mars 1966. Au début du projet LP112 en 1970, Lamborghini a chargé Gandini et son équipe de Bertone de développer une carrosserie pour le prototype alors inconnu. L'ingénieur en chef Paolo Stanzani a fourni à l'équipe de conception des renseignements sur le châssis, afin que la conception de la carrosserie puisse se poursuivre pendant que les détails mécaniques du prototype étaient finalisés.

Le prototype du Countach LP500 a été dévoilé au Salon de l'automobile de Genève en 1971, où son design non conventionnel a suscité un grand intérêt de la part du public et une large couverture médiatique. Le prototype LP500 avait un design en forme de coin qui, comparé à la Miura, était large et très bas, mais d'une longueur hors tout plus courte. Les dimensions hors tout du prototype étaient de 185 cm de largeur,



La Countach a été dessinée par Marcello Gandini, du studio de design Bertone, qui a également dessiné la voiture à succès, la Lamborghini Miura, lancée en mars 1966.

103 cm de hauteur et 401 cm de longueur. Le nez du prototype se rétrécit brusquement pour former une fine calandre, une pente ininterrompue rendue possible par les phares avant escamotables, sans pare-chocs, spoilers aérodynamiques, rétroviseurs latéraux ou tout autre ajout qui aurait pu casser les lignes du modèle Gandini. Des formes trapézoïdales apparaissent sur toute la carrosserie, y compris sur le pare-brise, les vitres latérales, les ouvertures de portières, le capot et les feux arrière. L'air était fourni au moteur et aux radiateurs latéraux par des événements à persiennes, situés immédiatement derrière les vitres latérales.

Un intérieur innovant

L'intérieur du prototype était tout aussi remarquable pour le public contemporain que l'extérieur, car il incorporait de nouvelles technologies et des décisions audacieuses en matière de style. Gandini a d'abord dessiné un tableau de bord avec affichage entièrement numérique pour la Countach. Cette conception de tableau de bord n'a pas été entièrement réalisée à temps pour les débuts du Salon de l'automobile de Genève en 1971, le prototype LP500 utilisant plutôt un compteur de vitesses et un tachymètre analogiques conventionnels. Cependant, le tableau de bord LP500 a incorporé d'autres innovations issues des croquis originaux de Gandini, y compris des feux d'avertissement d'inspiration aéronautique ou spatiale, placés au centre de la colonne de direction.

Les portes à ciseaux du prototype Countach ont été une caractéristique importante du design de la Countach de série, ainsi que de nombreux modèles Lamborghini ultérieurs. Apparues pour la première fois sur le concept-car Alfa Romeo Carabo 1968 de Gandini, elles étaient fixées à la structure du véhicule à l'avant de la porte, à l'aide de charnières horizontales, de sorte qu'elles se relevaient et s'inclinaient vers l'avant à l'ouverture. Le mécanisme était assisté par des vérins à gaz, qui supportaient le poids des portes et lissaient le mouvement de fermeture et d'ouverture. Gandini a incorporé cette conception de porte à la fois comme un geste de style et pour faciliter l'entrée.

Après le lancement public du prototype LP500 en 1971,

la conception de la carrosserie a été progressivement modifiée au cours des essais de pré-production, afin d'améliorer les performances aérodynamiques, la stabilité à haut régime, le refroidissement du moteur et la capacité à satisfaire aux exigences de sécurité. Il en résulte de nombreuses différences entre le prototype LP500 et le LP400 de série. Le changement le plus visible a été l'ajout de plusieurs événements, pour améliorer le refroidissement du moteur et l'admission d'air. L'inclinaison du nez a été abaissée afin de réduire l'appui excessif de l'avant, qui déstabilisait le prototype au moment du freinage. Les vitres latérales munies de petites sections de verre trapézoïdal ont été remplacées par des fenêtres à fente horizontale en deux parties, avec une moitié inférieure escamotable. Des petites vitres supplémentaires ont été ajoutées derrière les vitres latérales, améliorant légèrement la visibilité vers l'arrière.

Le style de la Countach a été continuellement modifié au fur et à mesure que de nouveaux modèles de production étaient introduits. Des ajouts ultérieurs - y compris des spoilers et des pare-chocs - ont progressivement modifié la carrosserie de la Countach, afin d'améliorer les performances, la sécurité et l'apparence du modèle.

Malgré ces mises à jour, la forme de base du premier prototype de Countach dévoilé en 1971 est demeurée pratiquement inchangée au cours de ses 19 années de production.

Un V12 au menu

La Countach a été



conçue autour du moteur Lamborghini V12 existant, dans une configuration à traction arrière et moteur central. Datant de 1963, il a été conçu par Giotto Bizzarrini. Utilisé dans la Miura, ce moteur avait une cylindrée de 3.929 cm³ (3,9 L), un angle d'inclinaison de 60°, deux arbres à cames en tête par banc, deux soupapes par cylindre, une lubrification et un allumage par distributeur.

Le plan de Lamborghini était de produire un moteur de 5 litres pour la production en série. La marque a indiqué que ce moteur produirait (440 ch) à 7.400 tr/min. Un moteur expérimental a été construit par alésage d'un bloc moteur conventionnel de 3,9 litres et a été monté sur le prototype du Countach LP500 à des fins d'essai. Or, les premières voitures de série utilisaient un moteur de 3,9 litres, car les problèmes de durabilité du nouveau moteur de 5 litres ne pouvaient pas être résolus à temps. Tel qu'il équipait la Countach LP400 de 1974, le moteur produisait une puissance déclarée de 375 ch à 8.000 tr/min. Le développement ultérieur du moteur a finalement porté la cylindrée à 4.754 cm³, avec quatre soupapes par cylindre dans la Quattrovalvole LP5000 de 1985.

Trois prototypes

Lamborghini a créé trois prototypes Countach de pré-production, avant l'introduction du modèle de série LP400. Le premier fut le LP500, présenté au Salon de l'automobile de Genève en 1971 et utilisé par la suite pour les essais de pré-production et le développement par l'usine. Cette voiture présentait de nombreuses différences mécaniques et stylistiques par rapport à la LP400 de série. Il a été construit sur un châssis partiel en acier, qui était plus lourd et plus simple que le châssis tubulaire complet de la version de série. La carrosserie jaune vif a suivi de près la conception

originale de Gandini pour la voiture, mais a été modifiée pendant les essais avec des entrées d'air supplémentaires pour améliorer le refroidissement du moteur. Le moteur V12 de 5,0 litres initialement monté sur le LP500 a été détruit lors des essais et remplacé par un V12 de 3,9 litres, similaire au moteur utilisé sur le LP400 de série. Le prototype du LP500 a été détruit lors d'un crash test dans l'usine MIRA en Angleterre pour obtenir l'homologation de type européenne, même si sa méthode de construction était totalement différente des véhicules de série.

Le deuxième prototype de la Countach a été présenté au public au Salon de Genève 1973 (peint en rouge) et au Salon de Paris 1973 (peint en vert). La carrosserie de cette voiture était beaucoup plus proche de celle du modèle de série LP400 et intégrait désormais les gaines latérales NACA et les boîtes d'admission d'air testées sur le premier prototype. Cette voiture présentait certains détails stylistiques du premier prototype qui ne seraient pas repris en série, notamment des vitres trapézoïdales et un nez sans pare-chocs avec une calandre en retrait argentée. Il s'agit de la première voiture à être équipée du châssis tubulaire utilisé sur les modèles de série.

Le troisième prototype Countach a été exposé au Salon de Genève 1974 et fut le premier à être entièrement construit dans l'usine Lamborghini, à l'exception du châssis construit par Marchesi. On l'appelle parfois la première pré-production ou première production LP400 Countach. Cette voiture était peinte en jaune vif et avait la carrosserie LP400 de série finalisée, qui était 13 centimètres plus longue que les carrosseries des prototypes précédents, pour augmenter l'espace intérieur. Les vitres latérales trapézoïdales des premiers prototypes ont été remplacées par des vitres à trois panneaux, plus faciles à fabriquer. La forme du passage de roue a été légèrement modifiée, pour empêcher les pneus arrière de frotter lorsque la suspension était comprimée.



par Majda Karbane



BRUTALE 1000 SERIE ORO RADICALE

La carte visite ferait pâlir d'envie les motos les plus radicales du marché. La MV Agusta Brutale 1000 Serie Oro donne une sacrée déculottée à la concurrence et revendique tout bonnement le statut de la moto de sport la plus puissante au monde.

L'italienne a déjà séduit les amateurs des super sportives en remportant le concours de "La plus belle moto du Salon" à l'Eicma 2018, avec 35% des voix auprès de 16.000 participants. Il y a lieu de noter que la brutale 1000 Serie Oro est une série limitée. Il n'y en aura que 300 et les livraisons sont prévues en juin.

Étroitement liée à la superbike MV Agusta F4 RC de la marque italienne, la nouvelle machine est un vrai dragster. Le moteur à quatre cylindres ne trahit pas la tradition MV Agusta en termes de choix technologique, mais il ouvre un nouveau chapitre dans les matériaux, le design et l'électronique. La puissance de pointe est de 208 ch à 13.450 tr/min, avec un couple de pointe de 115,5 Nm. Avec le kit de course dédié, composé d'un système d'échappement en titane SC-Project et d'un calculateur spécifique, la puissance maximale est portée à 212 ch, à 13.600 tr/min. Les pistons utilisent de nouveaux segments de compression Asso à faible frottement, pour améliorer les performances et l'efficacité, tandis que le vilebrequin a été redessiné et rééquilibré, pour réduire au minimum les vibrations et les pertes de puissance parasites qui en résultent à haut régime. Le système de lubrification de la nouvelle MV Agusta 4 cylindres 1000 a été entièrement repensé, en s'inspirant de l'expérience de la course Superbike. Le "séparateur", qui permet à l'huile de rester séparée des pièces mobiles, est une solution qui vient directement

du circuit

Les dimensions du châssis ont été conçues pour combiner la maniabilité d'une moto sport nue, avec la stabilité d'une super moto sport. Le pilote s'agrippe à un demi-guidon au lieu d'un guidon plus haut, un choix qui souligne le caractère sportif de cette moto et apporte une solution ergonomique.

Connecté au cadre, le bras oscillant simple face est doté d'un empattement de 1.432 mm, d'une fourche Öhlins réglable électroniquement et des pinces triples redessinées de toutes pièces pour la Brutale 1000 Serie Oro. L'amortisseur Öhlins TTX36 et l'amortisseur de direction sont également gérés par un calculateur





électronique dédié.

Le système de freinage est constitué des nouveaux étriers Brembo Stylema de 320 mm de diamètre. La gestion électronique de l'ABS est confiée au système ABS Bosch 9.1, le plus compact et le plus léger du marché. Le Brutale 1000 Serie Oro est également équipé en série de capteurs de pression des pneus et

d'une chaîne Gold Racing.

Enfin, ce missile sol-sol est doté d'un tableau de bord TFT couleur de 5 pouces, avec connectivité multimédia Bluetooth pour gérer les appels, le texte et la musique.

ROGER DUBUIS Excalibur Huracán

Roger Dubuis a entamé une nouvelle année de partenariats de haut niveau avec le constructeur automobile italien Lamborghini, son équipe de course, Lamborghini Squadra Corse et son fournisseur officiel de pneus, Pirelli. Et une synergie de conception horlogère et automobile distinctive a une fois de plus dominé les nouvelles offres du fabricant suisse au Salon international de la haute horlogerie à Genève (SIHH) 2019. Deux nouveaux modèles de la collection Excalibur Huracán, tous deux équipés d'un tout nouveau mouvement maison et d'un bracelet spécial en caoutchouc de la marque Pirelli, font partie des nouveautés les plus remarquables.

Le Calibre RD630 de Roger Dubuis, le second développé par la société, en collaboration avec Lamborghini Squadra Corse, fait ses débuts dans la dernière version de l'Excalibur Huracán, avec un boîtier en titane de 45 mm et il évoque peut-être encore plus l'ADN des courses automobiles Lamborghini que le premier. Lourdemment squeletté comme la plupart des calibres Roger Dubuis modernes, il possède un balancier incliné à 12°, une innovation utilisée pour la première fois par la marque dans sa montre Quatuor (qui en avait en fait quatre) en 2014, une structure en nid d'abeille, qui rappelle les grilles Lamborghini intégrées à la plaque principale et un guichet à six heures avec chiffres en forme de compteur de vitesse à date hexagonale. Le balancier-spiral incliné a été repositionné à 12 heures, pour une exposition maximale à l'avant du cadran ajouré. Il dispose également d'un nouveau pont en forme de barre de renfort, qui fait écho à ceux du moteur V10 du Huracán, qui a donné son nom à ce modèle.

Le boîtier en titane, au design "araignée" de Roger Dubuis, avec ses inserts en caoutchouc noir surmoulés





et sa lunette cannelée, présente un détail automobile supplémentaire, une couronne cannelée évoquant l'écrou d'une roue. Deux barillets stockant une réserve de marche de 60 heures sont également visibles du côté du cadran de la montre, à côté du guichet de la date. Derrière les aiguilles dorées aux pointes lumineuses blanches qui balayent les index lumineux rhodiés, se cachent également les ponts et la platine du mouvement, grenailés, revêtus de NAC. Ce nouvel Excalibur Huracán est monté sur un bracelet bi-matière, combinant une base en caoutchouc noir, cousue sur une incrustation en alcantara gris (l'alcantara, bien sûr, étant le matériau velouté et doux utilisé dans les intérieurs Lamborghini), complété par une boucle de pliage réglable et un système à fermeture rapide. Le calibre RD630 équipe également une édition limitée de 88 pièces appelée Excalibur Huracán Performante, dont le boîtier en titane est recouvert d'un revêtement DLC noir, avec des reflets jaune Lamborghini, et le bracelet comprend une incrustation en caoutchouc avec le dessin des pneus Pirelli P Zero Trofeo, ceux utilisés par Lamborghini Squadra Corse sur la piste.

Montecristo

Línea 1935 Leyenda

Le Montecristo Línea 1935 est présenté en trois vitales, dont deux sans précédent et présentées dans un emballage innovant et distinct.

Le Línea 1935 offre pour la toute première fois un mélange d'arômes pleine puissance de la marque Montecristo, complétant ainsi son profil typique de puissance moyenne à pleine.



Ce sont les cigares les plus haut de gamme offerts par cette marque légendaire à ce jour. Deux des trois tailles sont nouvelles : Maltés (53 x 153 mm) et Dumas (49 x 130 mm), tandis que la troisième taille, Leyenda (55 x 165 mm), adopte la vitole de l'édition spéciale limitée Montecristo 80 Aniversario, lancée en 2015 pour commémorer le 80e anniversaire de la marque. Montecristo est la marque Habanos la plus populaire et est considérée par beaucoup comme la référence en matière de saveur Habanos. Son nom vient du célèbre roman Le Comte de Montecristo, d'Alexandre Dumas. Les cigares ont été roulés à l'origine dans l'usine H. Upmann à La Havane, où la marque a été fondée en 1935.

Les meilleurs tabacs (remplisseur, classeur, cape) ont été sélectionnés pour ces cigares dans les champs

de Vuelta Abajo, Pinar del Río, connus pour cultiver le meilleur tabac au monde.

Le Línea 1935 offre pour la toute première fois un mélange d'arômes pleine puissance de la marque Montecristo, complétant ainsi son profil typique de puissance moyenne à pleine. L'emballage carmélite naturel utilisé donne au Línea un bel aspect.

De plus, le Montecristo's Línea 1935 est présenté dans des boîtes au design unique, qui utilisent une élégante finition laquée carmélite et exposent des bords biseautés. En touche finale, une bande avec le nom de la ligne et de la vitole, ainsi qu'un bandeau de base innovant au pied avec la traditionnelle fleur de lys qui distingue la marque Montecristo depuis sa création, ont été ajoutés au bandeau traditionnel de la marque.



par Antoine Delmas

VOLVO Cube

Le Volvo Magic Cube vient de s'ouvrir à Casablanca et traduit le virage pris par Scandinavian Auto Maroc qui surfe sur la toute dernière tendance dans le domaine du retail. Situé au niveau de la célèbre route côtière, à quelques minutes à peine des plus importants centres commerciaux de Casablanca, mais aussi au cœur d'un quartier extrêmement touristique et luxueux, entouré des meilleurs restaurants et hôtels, ce point de vente éphémère est à la fois original et créatif. Édifié en front de mer, le pop store offre une vue panoramique imprenable sur l'océan et permet, tous les soirs, d'admirer un magnifique coucher de soleil.

Le Magic Cube permettra à Volvo Cars Maroc de renforcer sa proximité avec ses clients, mais également avec ses différents prospects. En effet, les pop-up stores offrent l'opportunité pour Volvo d'être en contact direct avec sa cible, mais aussi de pouvoir interagir avec les consommateurs et de les initier à ses nouveaux services et à ses nouveaux modèles.

Les pop-up stores permettent de créer de véritables univers autour de certains produits. Ils plongent dans le concept de boutique éphémère, les visiteurs y découvrent leurs marques préférées.

« L'idée d'un Showroom éphémère nous trottait dans la tête depuis quelques temps déjà. Cela fait un moment que nous ressentions le besoin d'avoir une autre vitrine afin de pouvoir augmenter notre visibilité », a déclaré M. Abdelouahad El Kadiri, Président de Scandinavian Auto Maroc.

Le pop-up store de Volvo Cars Maroc a été agencé pour permettre d'accueillir toute la gamme des modèles de la marque. Luxueux et fidèle aux valeurs fondamentales du constructeur suédois (transparence, sécurité, durabilité, environnement), cet espace représente de la plus belle des façons le désir que nourrit Volvo Cars de vouloir changer les choses et de continuer toujours autant à faire forte impression sur un marché de plus en plus concurrentiel.



VOLVO



Lifestyle

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT **DE NARDO**

Le circuit des records

La Pista di prova di Nardò della Fiat, comme on l'appelait à l'origine, a été construite par Fiat en 1975. Porsche Engineering a acheté la piste en 2012 et l'a rebaptisée Centre Technique Nardò. Mais à peu près tout le monde appelle encore cette piste d'essai à grande vitesse l'Anneau Nardò.





Évasion de rêve

Situé dans le talon de la "botte" de l'Italie, le site d'essai de 4 km de diamètre et 12,5 km de circonférence dispose d'une gamme d'installations, comprenant un circuit de manutention de 6,5 km, des pistes de surface spéciales et des pistes de bruit. Mais le point culminant est la piste à grande vitesse, parfaitement circulaire, un anneau avec une série de voies inclinées, couvrant une distance de 12 km.

L'inclinaison permet aux voitures d'atteindre la vitesse dite "neutre", à laquelle elles peuvent rouler sur le circuit incliné sans avoir à tourner les roues, ce qui leur permet de rouler en ligne droite. Chez Nardò, cela se fait à des vitesses différentes dans chacune de ses quatre voies voiture/moto. La vitesse neutre dans la voie 1, par exemple, est de 100 km/h et monte à 240 km/h dans la voie 4 extérieure.

Si quelqu'un veut tester une voiture à des vitesses supérieures à 240 km/h, il doit réserver l'ensemble

de la piste pour une séance exclusive. Ce fut le cas lorsque le Koenigsegg CCR a remporté le record du monde de vitesse des voitures de série au Nardò Ring (avant d'être battu par la Bugatti Veyron). Il a atteint une vitesse de pointe de 411 km/h, le volant étant maintenu à un angle de 30 degrés.

Une grande partie des terres à l'intérieur de l'anneau de Nardò est occupée par des terres agricoles, les agriculteurs y accédant par une série de passages souterrains sous le circuit. Et le circuit lui-même coupe un chemin à travers champs, créant un élément visuel saisissant depuis l'espace. Les astronautes ont photographié l'anneau Nardò à quelques reprises, normalement à une vitesse d'environ 8 km par seconde, ce qui fait que même une Bugatti Veyron semble un peu lente.





par Antoine Delmas

Mitja Borkert

1974 (Allemagne)

1974

Naissance en Allemagne

1996

Diplômé en Design des Transports de l'Université du Design de Pforzheim

1999

Commence à travailler chez Porsche, à Weissach, occupant divers postes, y compris le poste de directeur général du design avancé

2014

Nommé directeur du design extérieur Porsche

2016

Responsable du Design Lamborghini

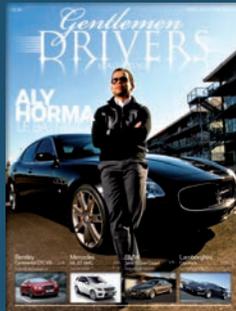
Mitja
BORKERT



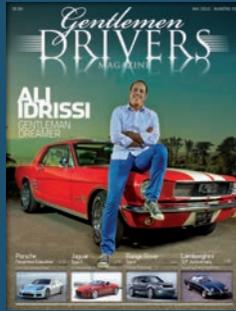
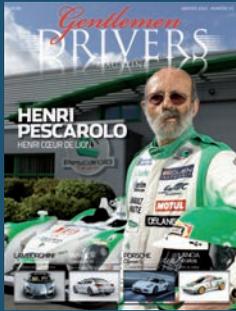
2011



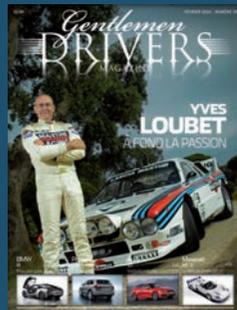
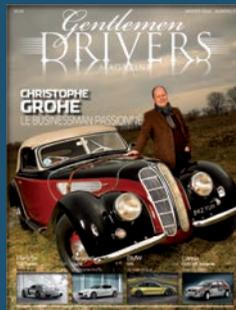
2012



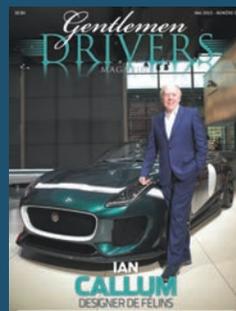
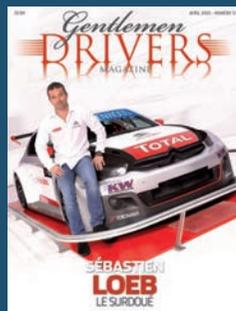
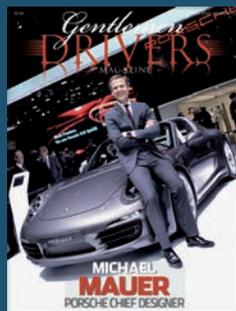
2013



2014

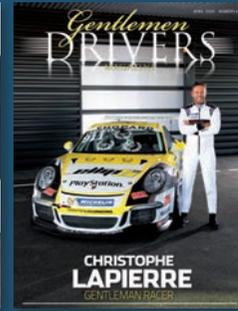
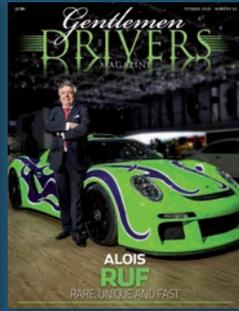
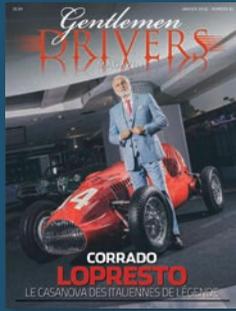


2015

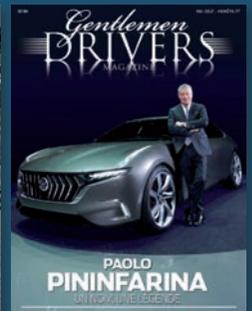
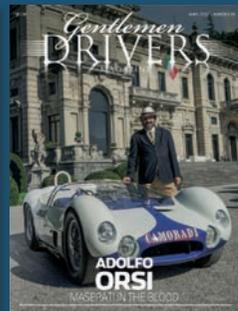
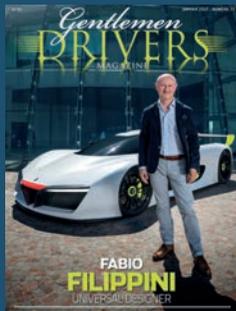




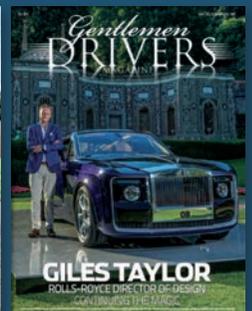
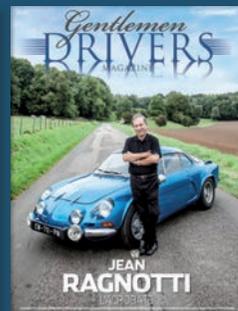
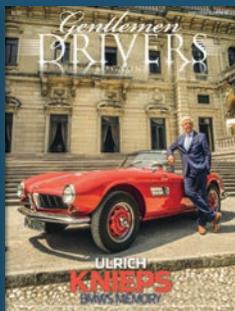
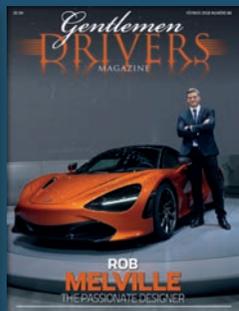
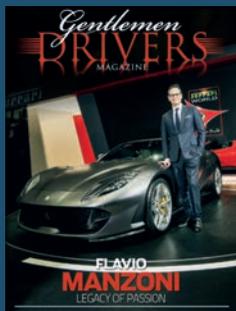
2016



2017

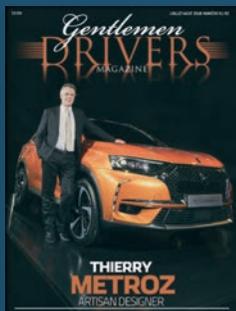
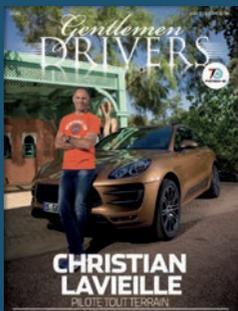
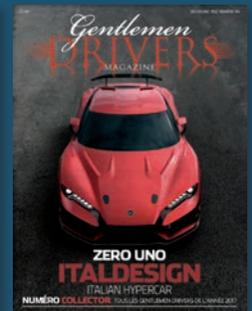
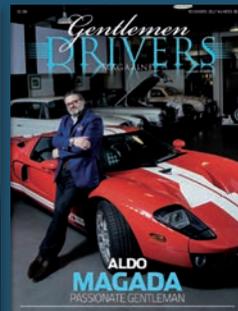
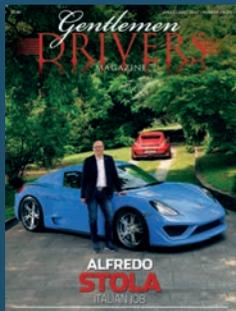
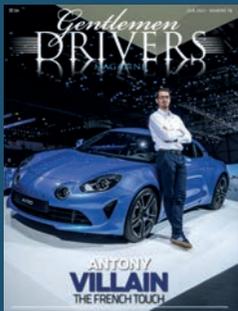
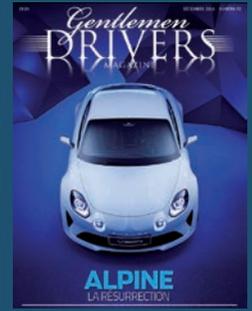
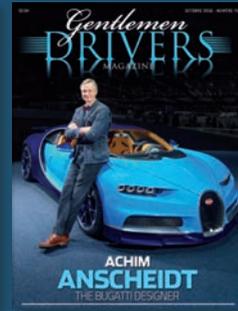
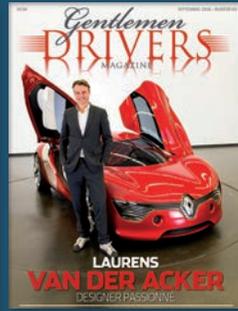
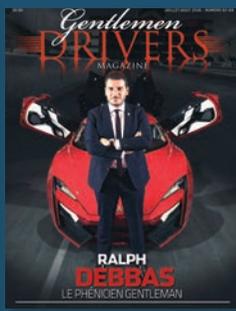
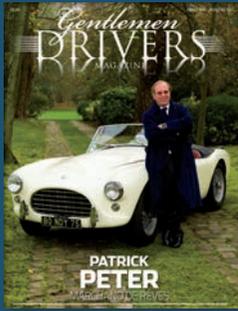


2018



2019







Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :
Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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

