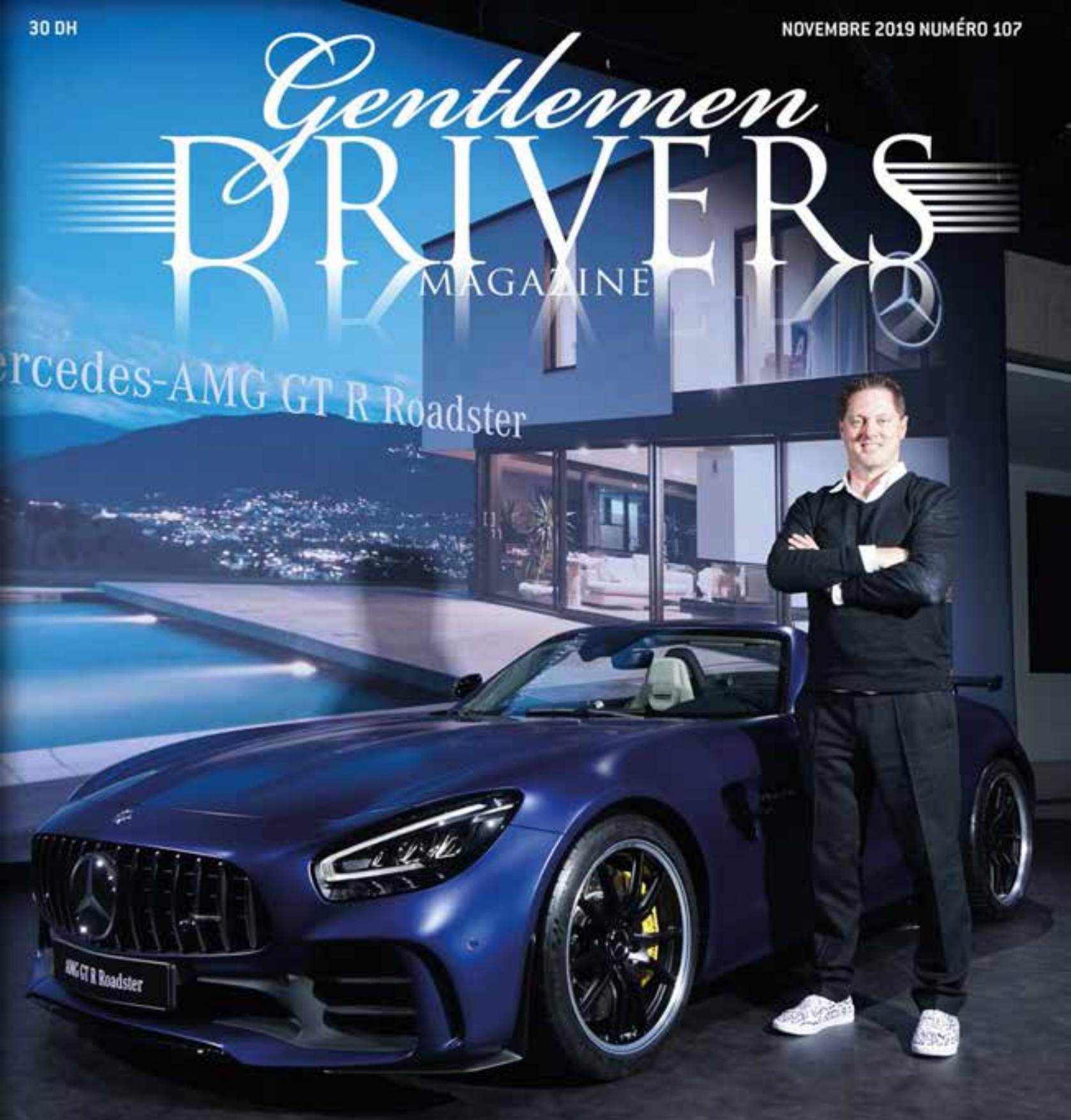
30 DH

NOVEMBRE 2019 NUMÉRO 107

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



GORDON WAGENER

DESIGNER OF STARS

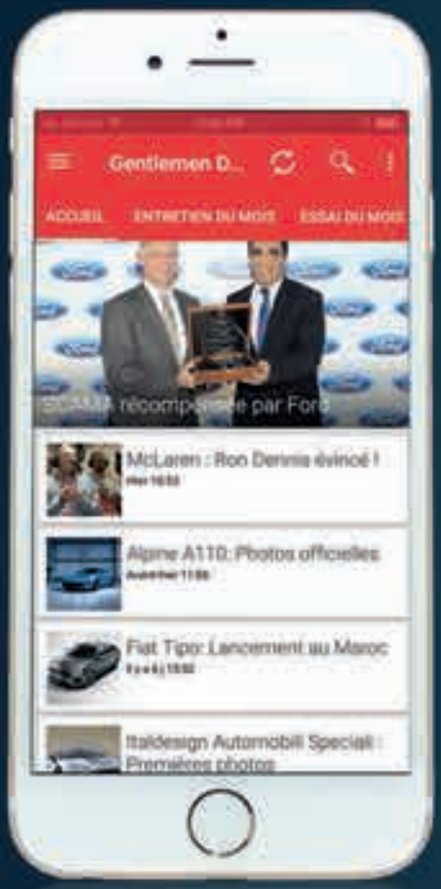
Mobil 1™
Mobil 1™
VALVE MATIC
Recommandé par les experts
Mobil 1
ESP Formula
5W-30
Fully Synthetic
OLA ENERGY
Distributeur agréé

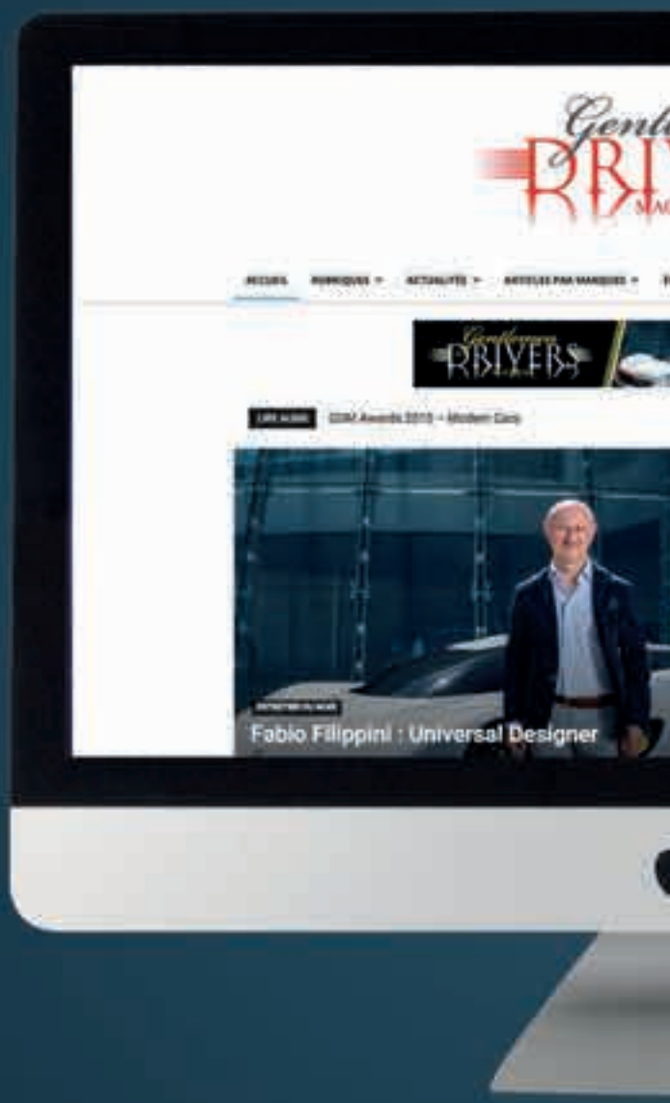
Édito

Le design de Mercedes Benz a connu une révolution ces dernières années, en se départissant de son côté trop classique, pour s'ouvrir sur une clientèle plus jeune et plus branchée. Le père de ce recentrage est Gordon Wagener, que nous mettons en couverture dans ce numéro « spécial Mercedes Benz » . Considéré comme un des grands designers de sa génération et responsable du design de la marque à l'étoile depuis 2008, Wagener est adepte de la philosophie "pureté sensuelle", qui l'a conduit à revisiter le design de Mercedes, selon une approche basée sur le sens.
Ce numéro vous fera également découvrir deux nouveautés de chez Mercedes, à savoir la majestueuse 650 Maybach Pullman, ainsi que la nouvelle génération de la CLA, en plus de la nouvelle BMW série 1. Dans la rubrique Essais, vous en saurez un peu plus sur le potentiel des BMW X5 et X7, ainsi sur celui du nouveau Jeep Wrangler.
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, n'oubliez pas de télécharger nos applications mobiles.

Ahmed Kseibati

Gentle
DRIV
MAGA



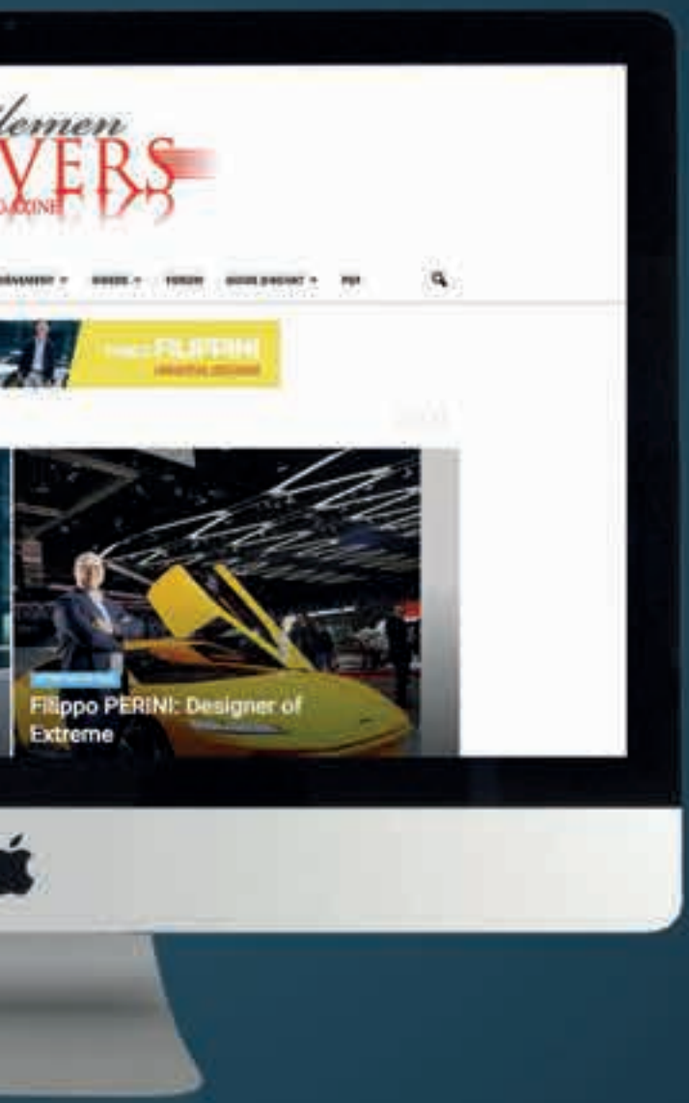


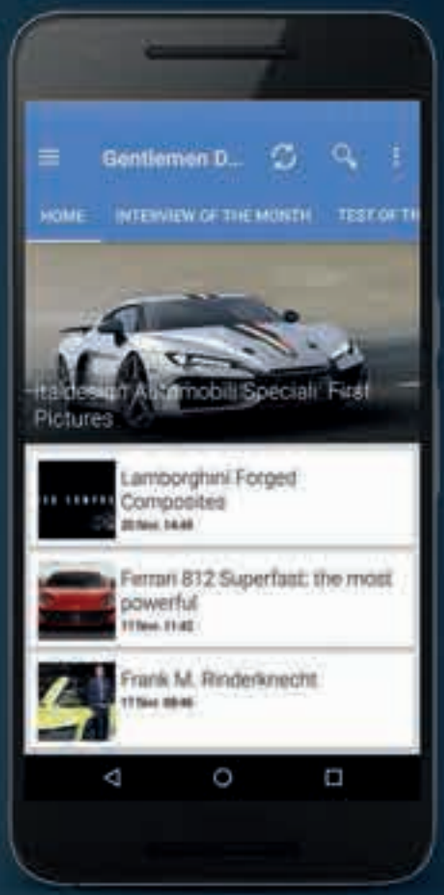
Available on the App Store

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!

Restez informés sur nos actualités automobiles

emen
VERS
AZINE



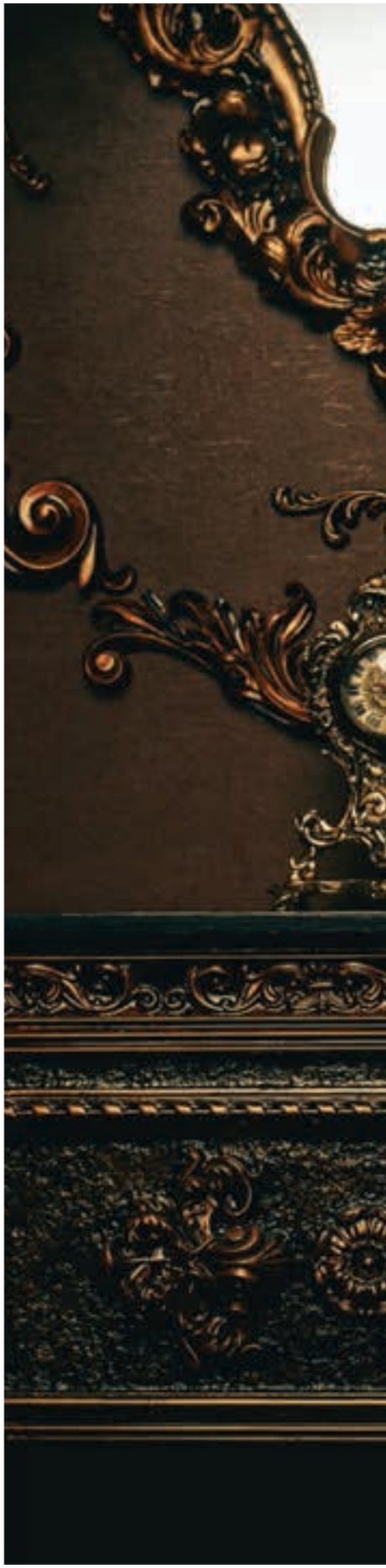


ANDROID APP ON Google play

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 —

WWW.LUXERADIO.MA

CASABLANCA: 99.2 FM - RABAT: 105.4 FM - MARRAKECH: 101.2 FM - AGADIR: 102.4 FM - ESSAOUIRA: 102.0 FM - EL JADIDA: 98.0 FM - SAFI: 100.4 FM - SETTAT: 102.4 FM - LAAYOUNE: 102.5 - OUARZAZATE: 101.4 - SKHOUR RHAMNA: 101.0 - TIZNIT: 101.5

Sommaire

10 Motors

10 **L'actu** En bref **Nationales** par Lina Mouafak
12 **L'actu** En bref **Internationales** par Lina Mouafak
14/18 **ActuEvenement** Essai BMW X5 et X7 par Youssef Bennour
20/23 **ActuEvenement** Essai Jeep Wrangler par Youssef Bennour
24/27 **AutoConcept** Mercedes Vision EQS Concept par Youssef Bennour
28/32 **AutoException** MercedesMaybach S650 Pullman par Lina Mouafak
34/38 **AutoException** Mercedes CLA par Lina Mouafak
40/45 **AutoException** BMW 135i par Youssef Bennour

46>55 **Entretien du mois** **Gordon WAGENER**
Designer of stars

56/63 **AutoLégende** Mercedes 300 SL par Hamid Benmaarouf
64/65 **MotoException** BMW Vision DC Roadster Concept par Lina Mouafak

66 L'Homme

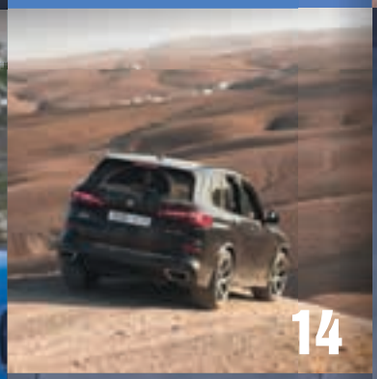
66/67 **Montres** Tag Heuer SLR Calibre17 Chronograph Mercedes Benz LE par Lina Mouafak

68 Lifestyle

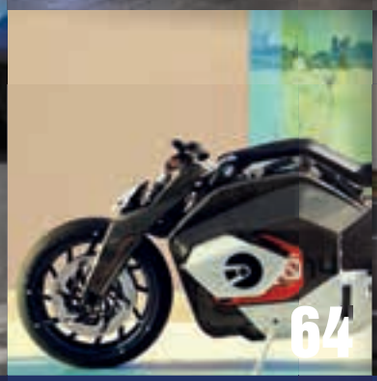
68/69 **Cigare** Cohiba Majestuosos 1966 par Antoine Dalmas
70/73 **Evasion** Circuit Hockenheim par Lina Mouafak
74/75 **Art** Sonja Verducci par Antoine Delmas

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** - **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

46



24



28

par Lina Mouafak

Univers Motors organise son roadshow à travers le Maroc

Univers Motors, distributeur exclusif des marques Seat et Honda, moto et nautique, compte sillonner les villes du Royaume, pour présenter l'ensemble des modèles de sa gamme. Cette action s'inscrit dans la stratégie du distributeur et est axée sur la proximité. « Univers Motors débute cette expérience innovante par la ville de Kénitra », précisent le management d'Univers Motors. Selon la même source, ce point de vente éphémère, à la fois original et créatif, sera situé sur le parking de Marjane Kénitra.
Le showroom mobile offre l'opportunité pour la marque d'être plus visible pour sa cible, mais aussi pour tous les consommateurs curieux d'en apprendre un peu plus sur les marques du distributeur. Ce dernier précise que « le nouvel espace a été agencé pour permettre d'accueillir toute la gamme des modèles de la marque. L'idée de ce concept a été élaborée dans un souci de transparence, de durabilité, de sécurité et de respect de l'environnement : l'essence même de la marque ». Selon la même source, ce showroom mobile prend l'aspect d'un container de transport, recyclé en espace d'exposition et de bureaux. Ce dispositif est également équipé de panneaux solaires, afin de lui conférer une autonomie d'énergie et d'être « environment friendly ».
À cette occasion, les visiteurs pourront découvrir toute la gamme de produits et profiter d'offres exclusives sur les prix des véhicules, en plus du financement sur mesure. Après Kénitra, le planning de l'implantation du showroom mobile comprend des escales à Mohammedia, Casablanca, Marrakech et Tanger.

Le Groupe Renault pose la première pierre d'une nouvelle concession à Kénitra

Une nouvelle concession Renault Dacia verra le jour bientôt dans la ville de Kénitra. La première pierre des travaux a été posée le vendredi 11 octobre 2019 en présence du Directeur Général de Renault Commerce Maroc, M. Laurent Diot, ainsi que du Directeur Réseau de Renault Commerce Maroc, M. Rachid Laraki et du Directeur Marketing Renault Commerce Maroc, Mme Lamia Ameur.
Représentant un investissement de plus de 30 millions de dirhams, la construction de la concession Gharb Maamora Auto s'étale sur une superficie d'un hectare. Joliment mise en valeur dans un écrin moderne, design et accessible selon les standards des deux marques, cette future vitrine offrira aux clients, dès la rentrée 2020, un showroom de véhicules neufs, et deux ateliers mécanique et carrosserie.
Pour rappel, le Groupe compte 92 sites à travers le pays dont le dernier a été inauguré à Fès en septembre 2019. L'objectif est d'inaugurer 6 antennes supplémentaires à fin 2019 et de nombreux autres points de ventes en 2020.

FCA étoffe son réseau de ventes à Casablanca

FCA est en pleine expansion. En effet, après l'ouverture en 2019 de deux points de vente supplémentaires sur Casablanca, Fiat Chrysler Automobiles s'associe à HCEM, pour s'installer à Zenata, en ouvrant son 25e point de vente en un an.

HCEM, fort de son expérience dans les équipements de construction, crée un nouveau pôle dédié à l'automobile et s'associe à FCA Maroc, afin de commercialiser les marques du groupe, Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep et Abarth. Sur une surface de 1.641 m², le showroom, situé sur la route de Zenata, comprend un espace d'exposition de 800 m², un atelier d'entretien et de réparation et un magasin de pièces détachées. L'investissement d'aménagement a coûté, à lui seul, plus de 5 millions de dirhams.
En termes de service après-vente, HCEM compte également sur l'expertise de sa société filiale du groupe Technauto, spécialisée dans les travaux lourds de réparation et de tôlerie, avec un atelier de plus de 1.200 m², situé à proximité.
Grâce à ce partenariat, FCA Maroc continue son expansion de réseau, atteignant ainsi, à quelques mois de 2020, près de 90% de son objectif d'ouvertures de showrooms sur 2019.

التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank

Croire en vous

INDUSTRIELS DE L'AUTOMOBILE BESOIN DE FINANCEMENT POUR PROGRESSER ? NOUS AVONS UN PLAN

PLAN ENTREPRISE

Avec Plan Entreprise, Attijariwafa bank place le financement au cœur de sa stratégie pour booster votre développement. Son offre Plan Automotive, spécifiquement adaptée à votre secteur, vous permet d'accéder à toute une gamme de solutions pour financer vos investissements, couvrir vos besoins de fonctionnement, accompagner l'exécution de vos marchés ou encore optimiser vos délais de paiement, mais aussi de bénéficier d'un accompagnement personnalisé, de conditions privilégiées, de solutions bancaires sur-mesure, de conseil et de mise en relation d'affaires. Toutes les expertises d'un véritable partenaire à votre service !

GROUPE ATTIJARIWAFA BANK, PREMIER FINANCEUR DE LA TPME AU MAROC

Attijariwafa bank société anonyme au capital de 2199596790 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

attijariwafabank.com

par Lina Mouafak

Fiat Chrysler et PSA en passe de créer le 4e groupe automobile mondial

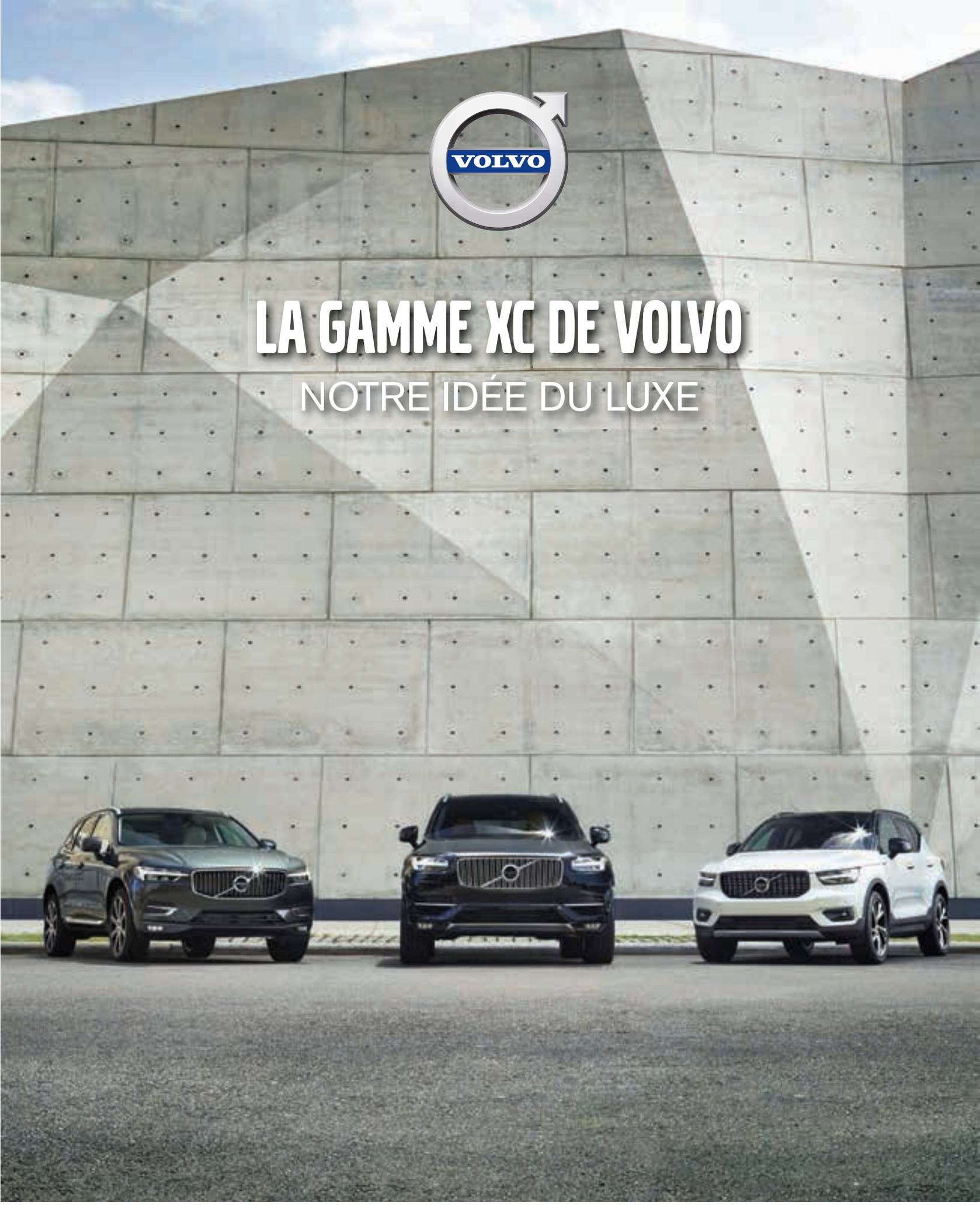
Après la tentative de fusion avortée avec le Groupe Renault-Nissan, le Groupe FCA s'est tourné vers l'autre constructeur français, PSA.
L'information annoncée par The Wall Street Journal a rapidement été confirmée par les deux parties. Un tel rapprochement donnerait lieu à l'un des plus grands groupes automobiles mondiaux. En effet, l'addition des ventes réalisées l'année dernière par les deux constructeurs concernés, friserait les 10 millions d'unités écoulées, faisant de cette alliance potentiellement le quatrième constructeur mondial.
Pour rappel, seuls les mastodontes Volkswagen, Toyota et l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, qui se bagarrent en haut de la hiérarchie automobile mondiale, font mieux, avec un peu plus de 10 millions d'exemplaires vendus chacun.
The Wall Street Journal nous informe également que la fusion pourrait être réalisée par échange d'actions et que c'est Carlos Tavares, patron de PSA, plutôt que celui de FCA, John Elkann, qui pourrait prendre les commandes de cette alliance.

Le Groupe VW dévoile la huitième génération de la Golf

Avec sept générations derrière elle et 35 millions d'unités vendues, la compacte que tant de gens appellent "la référence", se renouvelle complètement, même si les premières images suggèrent le contraire.Volkswagen n'a pas voulu prendre le moindre risque avec le design extérieur de la Golf, ce qui est compréhensible dans une certaine mesure, si l'on considère qu'elle a été un succès commercial année après année. Le nouveau modèle s'appuie sur une évolution de la célèbre plate-forme MQB pour véhicules à moteur transversal. Il y a lieu de noter que la version à trois portes disparaît du catalogue. À l'intérieur, l'instrumentation numérique avec écran de 10,25 pouces est de série et s'intègre élégamment à l'écran tactile central, de type tablette, disponible dans les tailles 8,25" ou 10".
Au niveau mécanique, l'offre en essence consiste en un trois cylindres 1.0 TSI de 110 ch, en plus du quatre cylindres 1.5 l décliné en 130 ch et 150 ch. Pour le diesel, le bloc 2.0 TDI est proposé en 115 et 150 ch. Ce dernier peut être combiné avec le système de traction intégrale 4 Motion. Il est à signaler que le catalogue comprend également la Golf hybride plug-in, maintenant appelée eHybrid, proposée en deux versions : une version de 204 ch et la GTE performance, de 245 ch.

La firme de Maranello présente la 488 GT3 Evo 2020

Ferrari a présenté la variante compétition de la Ferrari 488, lors de la Ferrari Finali Mondiali, au Mugello. Comme le reste des modèles de la catégorie GT3, le modèle italien lance l'ensemble Evo, qui met l'accent sur l'amélioration de certains aspects, tels que l'aérodynamique, la fiabilité et la dynamique de conduite.
Les ingénieurs ont apporté un certain nombre de modifications à l'aérodynamisme, pour accroître la stabilité de la voiture. Les différences avec le modèle précédent se traduisent par une conception frontale plus attrayante, dans laquelle plus de 18.000 heures de calculs et de simulations informatiques ont été investies, suivies d'essais en soufflerie.
D'autre part, le moteur n'a pas subi de modification, étant le même V8 avec double turbo à 90 degrés. Cependant, il bénéficie d'un nouveau système de gestion de l'énergie, qui améliore la fiabilité et assure une transmission plus souple et plus précise du couple.



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 **- Meknès -** Tél : 0535 45 03 50 **- Agadir -** Tél : 0528 28 84 67 **Test Drive sur rendez-vous.** www.volvocars.com/ma

par Ahmed Kseibati

ESSAI BMW X5/X7
QUAND PLAISIR RIME AVEC EFFICACITÉ

Les nouvelles générations des SUV BMW introduites récemment sur le marché national, le X5 et le X7, regorgent de nouveaux équipements technologiques et de motorisations plus efficientes. Pour jauger de leur potentiel, SMEIA nous a invités à en prendre le volant, le temps d'un week-end, dans le désert d'Agafay.

Actu évènement

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous sommes partis à l'assaut des SUV rutilants et soigneusement bichonnés que SMEIA, importateur local de la marque, a mis à notre disposition. Il est vrai que l'essai d'une BMW est toujours synonyme de plaisir de conduite. Il l'est d'autant plus que le désert d'Agafay est un terrain adapté pour ce type d'exercice.
Au premier regard, la quatrième génération du X5 révèle une silhouette plus imposante. En effet, reposant sur une nouvelle plateforme, elle a sensiblement grandi, en affichant presque 5 m de long et près de 2 m de large. Dans la foulée, l'empattement a sensiblement augmenté, offrant davantage d'espace à bord.
Ces mensurations en hausse s'accompagnent d'un profond toilettage esthétique. Ainsi, la X5, quatrième du nom, s'affuble à l'avant d'une calandre plus grande et plus épaisse et de naseaux plus larges. Elle encadre des optiques plus fins et d'un regard plus menaçant. Équipée de série de phares LED, la bavaroise peut également être dotée en option de projecteurs laser BMW avec phares LED adaptatifs, pour optimiser l'éclairage des feux de route. Le capot, pour sa part, devient plus long et horizontal. De profil, la silhouette devient plus musclée, grâce à une ligne de caisse plus travaillée, avec un joli décroché au niveau des flancs. À l'arrière, les feux sont dotés d'un design en relief, qui leur confère un caractère sophistiqué et une esthétique soignée.
À l'intérieur, cette quatrième génération a droit à son tour au nouveau tableau de bord digital, déjà présent sur les nouveaux Série 8, Z4 et Série 3. Le tout prend place sur une planche de bord moderne et tirée à quatre épingles. Il y a lieu de noter également la présence d'un noir laqué sur la console centrale et le bas de la dalle numérique, du plus bel effet. La hausse de qualité est indubitable et très palpable.
Par ailleurs, l'éventail de systèmes d'aide à la conduite s'élargit considérablement avec, en première ligne, l'option Drive Assist Pro et l'assistant au stationnement, avec assistance au recul. Ce dernier gadget constitue une première mondiale, puisque l'assistant de la marche arrière peut recréer les 80

derniers mètres de votre parcours, en cas d'insertion dans une impasse un peu trop étroite par exemple.
Mais c'est en tout terrain que le X5 nous a carrément bluffés, par son aisance et son agilité. En effet, grâce au pack X off-road, offrant quatre modes de conduite, nous avons pu déjouer facilement les pièges d'un terrain très accidenté. Ce système va de pair avec un blocage de différentiel, la transmission intégrale qui répartit le couple entre chaque essieu, ainsi que la suspension pneumatique, qui permet de faire grimper la hauteur de caisse jusqu'à 8 cm.
Enfin, notre plaisir a été décuplé par la présence d'une motorisation enjouée et à la sonorité agréable. En effet, le 6 cylindres 3.0 de 265 ch nous a gratifiés d'accélérations très toniques, au point de faire oublier le poids conséquent de la voiture, qui dépasse les deux tonnes. Pour les plus pressés, un six cylindres gavé de quatre turbos de 400 ch est disponible sous le capot de la version M50 d.
Quant au BMW X7, c'est le plus grand modèle de la marque bavaroise dans le segment tout-terrain, avec ses 5,15 mètres de long.
À l'extérieur, le X7 reprend en grande partie le look du concept, à commencer par la célèbre calandre démesurée à double haricot, très en relief, dont la hauteur est accentuée par la finesse des feux avant. Ladite calandre est soulignée de chrome comme les boucliers, les bas de caisse, les extracteurs latéraux et les feux arrière. Le design de la poupe est plus classique et évoque le dernier X5. En plus de sa longueur de plus de 5 mètres, de sa largeur (2 mètres) et de sa hauteur (1,80 m), la distance entre les essieux n'est pas non plus "petite", avec 3,10 m. Au total, l'habitacle du BMW X7 est configuré avec trois rangées de sièges, pour accueillir un total de sept occupants. En termes de volume de chargement dans le coffre, la capacité peut varier de 326 litres à 2.120 litres (avec les deuxième et troisième rangées de sièges rabattus).
En termes de connectivité, d'information et de divertissement, la BMW X7 offre de série le système multimédia BMW Live Cockpit Professional et le BMW Operating System 7.0. L'instrumentation est entièrement numérique et dans les deux cas, offerte avec un grand écran de 12,3 pouces. Les commandes vocales et gestuelles répondent à un plus grand nombre de commandes. L'intelligence artificielle est également présente, avec la technologie BMW Intelligent Personal Assistant, qui joue le rôle de copilote numérique et est activée par des commandes vocales.
Sous le capot, le BMW X7 offre un bloc essence, en l'occurrence le six cylindres en ligne TwinPower Turbo 3.0, 340 ch et 450 Nm de couple et un six cylindres diesel décliné en deux puissances : 265 ch et 400 ch pour la version M50d à quatre turbos. Toutes les motorisations sont couplées à la boîte à vitesses Steptronic à huit rapports.
Sur la route, le mastodonte bavarois a rassuré quant à sa capacité à franchir les obstacles, même si sa vocation

première est de croiser sur autoroute, en offrant un confort royal, grâce à sa suspension pneumatique sur les deux essieux et à la suspension adaptative avec contrôle électronique de l'amortissement. Pour crapahuter efficacement, nous avons sollicité le système de direction à quatre roues motrices (Active Steering) et le système de stabilisation active de la commande de roulis de caisse (Executive Drive Pro), disponibles en option.

Au final, cette escapade hors des sentiers battus a prouvé encore une fois que la réputation de BMW quant à la conception de SUV polyvalents et technologiques n'est nullement usurpée. Nul doute que les qualités des X5 et X7 leur permettront de jouer les premiers rôles dans leurs segments respectifs.

RENAULT
Passion for life
KOLEOS & TALISMAN
Le Premium by Renault
KOLEOS
TALISMAN
Photo non contractuelle
J. WALTER THOMPSON
Réservez votre essai où et quand vous voulez!
N° Vert 08 000 90 110
ou www.renault.ma
renault.ma

par Ahmed Kseibati

ESSAI NOUVEAU JEEP WRANGLER/ ENCORE PLUS ATTACHANT

Chez Jeep, le Wrangler occupe une place de choix. En effet, les années n'ont pas eu raison de cette icône, qui a su préserver son cachet de baroudeur viril, tout en soignant l'accueil à bord. La nouvelle génération de ce mythe vient d'être lancée sur le marché local par FCA Maroc, qui a convié à cette occasion la presse nationale à une première prise de contact, dans la région d'Ifrane.

Jeep

Actu évènement

Depuis la disparition du Land Rover Defender, la Jeep Wrangler est devenue l'un des rares mythes vivants de ce segment, avec la Toyota Land Cruiser, la Mercedes Classe G ou la petite Suzuki Jimny. Pour cette raison, c'est une bonne nouvelle que la FCA annonce l'arrivée d'une nouvelle génération de Wrangler. Celle-ci a été présentée en novembre 2018, à l'occasion du Salon de l'auto de Los Angeles.

Esthétiquement, des changements notables sont à signaler à l'avant de la voiture, avec le maintien de phares ronds, qui peuvent désormais être LED, l'augmentation de la taille des grilles verticales, qui font disparaître le logo de la marque de l'avant, les feux de position, qui passent aux ailes avant dans un seul groupe optique avec indicateurs et un nouveau design de feux antibrouillard, rond et encadré, avec canne en chrome. Enfin, l'optique arrière a été changée, en intégrant également des LED, de même que la forme du pare-chocs. Il y a lieu de noter un nouveau détail au niveau de la roue de secours, qui est désormais accompagnée par une petite caméra, pour faciliter les manœuvres de stationnement.

Bien que la plate-forme sur laquelle le nouveau Wrangler est construit soit la même, les ingénieurs de la marque ont jugé opportun d'étendre l'empattement à 3 mètres (2,94 mètres dans le Wrangler précédent) dans la version 4 portes. De cette façon, il devient plus habitable et améliore sa stabilité en ligne droite. De profil, on remarquera une ligne de taille plus basse et une plus grande surface vitrée, ce qui donne plus de lumière à l'intérieur et permet une meilleure visibilité de tout ce qui se passe à l'extérieur de la voiture.

Pour faciliter les manœuvres de décapsulage, Jeep a équipé la nouvelle mouture d'un toit en toile rabattable électriquement, afin de ne pas avoir à démonter les boulons et les fixations. Le système d'ouverture est très similaire à celui de la Fiat 500 : il s'agit d'un type "rideau", qui ramasse la toile comme un accordéon à l'arrière du toit, en 20 secondes environ. Jeep a baptisé ce toit du nom de "Sky One-TouchPowertop". Jeep a également amélioré le système d'enlèvement du toit rigide, qui utilise maintenant des panneaux plus légers et nécessite moins de boulons pour les fixer. Ils peuvent être ramassés dans un plateau au fond du coffre, pour éviter qu'ils ne se perdent. Enfin, la poignée intérieure des portes a été modifiée.

À bord, les designers ont intégré un nouveau tableau de bord, très différent et surtout plus raffiné. La première sensation est très bonne, en raison des matériaux utilisés pour sa réalisation, la partie supérieure en plastique souple, la finition à double piqûre, les inserts métalliques dans différentes parties de la console centrale, le caoutchouc autour de l'affichage numérique central, le cuir sur le volant, le levier de frein à main et les boutons de vitesses et de transmission...

Tout ce qui concerne la connectivité et l'information numérique a également été amélioré. Ainsi, le nouveau Wrangler est doté d'un écran numérique au centre du tableau de bord (qui peut être de 5, 7 ou 8,4 pouces) et d'un deuxième écran entre les deux horloges du tableau de bord. Cet écran peut être de 3,5 ou 7 pouces et offre les informations habituelles sur la vitesse, la consommation, le système sonore ou les indications du navigateur. Le tout est(accompagné de beaux graphiques sur le fonctionnement du système de transmission ou le degré d'inclinaison de la carrosserie, très utiles en tout terrain. Il est à noter que l'affichage numérique central correspondant au système UConnect, est tactile et se commande avec les gestes typiques d'un Smartphone et à travers un menu basé sur les applications. Jeep indique que le système d'exploitation a été mis à jour pour plus de fluidité, en plus d'incorporer la compatibilité avec Android Auto et Apple CarPlay.

Sur route, les progrès réalisés en termes de confort et de comportement réalisés génération après génération, sont palpables. C'est le cas de cette version 2019, où l'accent a été mis sur l'amélioration de l'insonorisation, surtout dans la version hard-top.

Sous le capot, on trouve un 2.2 MultiJet II 200 ch turbodiesel, à la place du 2.8 CRD de la même puissance, qui équipe la version précédente. Sur l'itinéraire fait de routes escarpées, nous avons apprécié le répondant de ce moulin, qui autorise des accélérations et relances très honnêtes, tout en se contentant d'une consommation raisonnable. L'escapade hors des sentiers battus, elle, fut une partie de plaisir, tant la piste est le terrain de prédilection du Wrangler. Il y a lieu de signaler que pour la première fois, ce modèle intègre un différentiel central qui permet, en plus de pouvoir rouler avec la transmission 4x4 bloquée à 50%, de le faire en permanence, en distribuant le couple d'entraînement dans la proportion nécessaire entre les deux essieux.

Un autre aspect non négligeable est l'amélioration des angles caractéristiques, grâce à la garde au sol plus élevée (plus de 25 centimètres) et à la nouvelle conception des pare-chocs. L'angle d'attaque d'un Wrangler Rubicon à deux portes est de 36,4 degrés, le ventral de 25,8 degrés et la sortie de 30,8 degrés. Par conséquent, la voiture est moins vulnérable aux chocs contre les pierres et peut affronter les obstacles avec plus de détermination et de précision.

par Youssef Bennour

Mercedes-Benz

VISION EQS

YACHT FLOTTANT

Mercedes a dévoilé ses perspectives pour l'avenir du voyage de luxe durable au Salon de l'automobile de Francfort, sous la forme de son concept-car Vision EQS. Ce dernier présente en avant-première un nouveau design audacieux pour Mercedes et s'éloigne radicalement de son modèle halo de Classe S.

La ligne de toit spectaculaire et inclinée s'apparente davantage à celle de la CLS. À l'avant, la grille a été remplacée par une matrice lumineuse composée de 940 LED individuelles encadrant une seule étoile et placées dans un panneau noir. De nouveaux phares numériques, chacun avec quatre lentilles holographiques et 500 LED par phare, projettent une lumière qui semble " flotter " dans l'espace.
Les nouveaux phares offrent un nombre illimité de possibilités d'affichage et permettent à la voiture d'être expressive et "d'interagir avec son environnement". À l'arrière, 229 étoiles LED individuelles créent une nouvelle image du logo de la marque Mercedes sur le hayon, tandis qu'une ceinture lumineuse continue à 360 degrés relie l'écran d'éclairage avant à l'arrière.
À l'intérieur, l'inspiration vient des yachts de luxe. Selon Mercedes, la cabine est conçue pour "apporter un nouveau niveau de sérénité". Le nouveau tableau de bord "flottant" s'intègre à la carrosserie, pour former

une sculpture intérieure d'une seule pièce, le cockpit s'enroulant autour et enveloppant ses passagers.
La puissance, elle, provient d'une batterie de 100 kWh avec des moteurs électriques sur les essieux avant et arrière, qui assurent la transmission intégrale et 469 ch. Ainsi, le Vision EQS sera rapide : le 0-100 km/h expédié en 4,5 secondes et une vitesse maximale de 210 km/h. En pleine charge, son autonomie avoisinerait les 700 km grâce à un chargeur de 350kW DC et une batterie dont 80% de la capacité peut être rechargée en 20 minutes.
La vision EQS est également prête pour la conduite autonome, avec une technologie modulaire qui offre actuellement une capacité de niveau 3, avec la possibilité d'évoluer vers une plus grande autonomie, à mesure que la technologie et l'infrastructure se développent.

Auto Exception

par Lina Mouafak

Mercedes-Benz

MAYBACH S650 PULLMAN

LE LUXE AU SUPERLATIF

Le modèle Mercedes le plus raffiné et le plus exclusif a été revisité, pour offrir plus de puissance et afficher une esthétique plus moderne, avec plus de possibilités d'individualisation.

Maybach S 560

Auto Exception

Moteur :	6.0L V12 bi-turbo
Puissance :	630 ch à 4800 tr/min
Couple :	760 Nm à 2.000 Tr/mn
Transmission :	Arrière
Poids et mesures	
Poids à vide :	2250 kg
Dimensions :	5.45/ 1.92/ 1.50 (L/l/h)
Réservoir :	80 l
Volume coffre :	470 l
Pneumatiques :	235/50R20
Performances globales	
Vitesse max électrique :	250 km/h
0 à 100 :	5.4 s
Consommation :	14.00 L/100 km
Autonomie :	769 km

La Mercedes Classe S est le meilleur exemple du niveau de qualité, de luxe et de raffinement que le constructeur allemand peut fournir. Toutefois, la Mercedes-Maybach Pullman parvient à faire reculer encore les limites du luxe, pour le grand bonheur des clients très nantis pouvant s'offrir un tel bijou.
Pendant des années, de nombreux dirigeants, chefs de gouvernement et membres des familles royales ont opté pour les modèles de la famille Pullman, mais la concurrence se renforce et Rolls-Royce et Bentley restent des rivales à battre. Dans le but de renforcer sa position sur ce segment, la marque à l'étoile a décidé de moderniser la Pullman de Mercedes-Maybach.
À l'extérieur, la nouveauté est apportée par l'incorporation d'une grille de fines lamelles verticales, qui redéfinit l'aspect de la façade. Les designers se

sont inspirés d'un costume à rayures diplomatiques et de l'héritage du prototype Vision Mercedes-Maybach de 2016. La rénovation est complétée par des jantes de 20 pouces au design traditionnel Mercedes-Maybach à 10 trous et une nouvelle finition bicolore de la carrosserie.

La Maybach Pullman est basée sur la Mercedes-Maybach S 600, tout en prolongeant la distance entre les essieux de 1,05 mètres, soit un empattement de 4,42 mètres. En conséquence, la carrosserie atteint 6,50 mètres de long et les portes arrière sont considérablement plus grandes. Il s'agit donc du modèle le plus long de la Classe S, ce qui lui permet d'offrir un vaste espace intérieur, avec quatre sièges se faisant face. Dans l'habitacle, les nouvelles couleurs exclusives gris magma, brun acajou et la combinaison

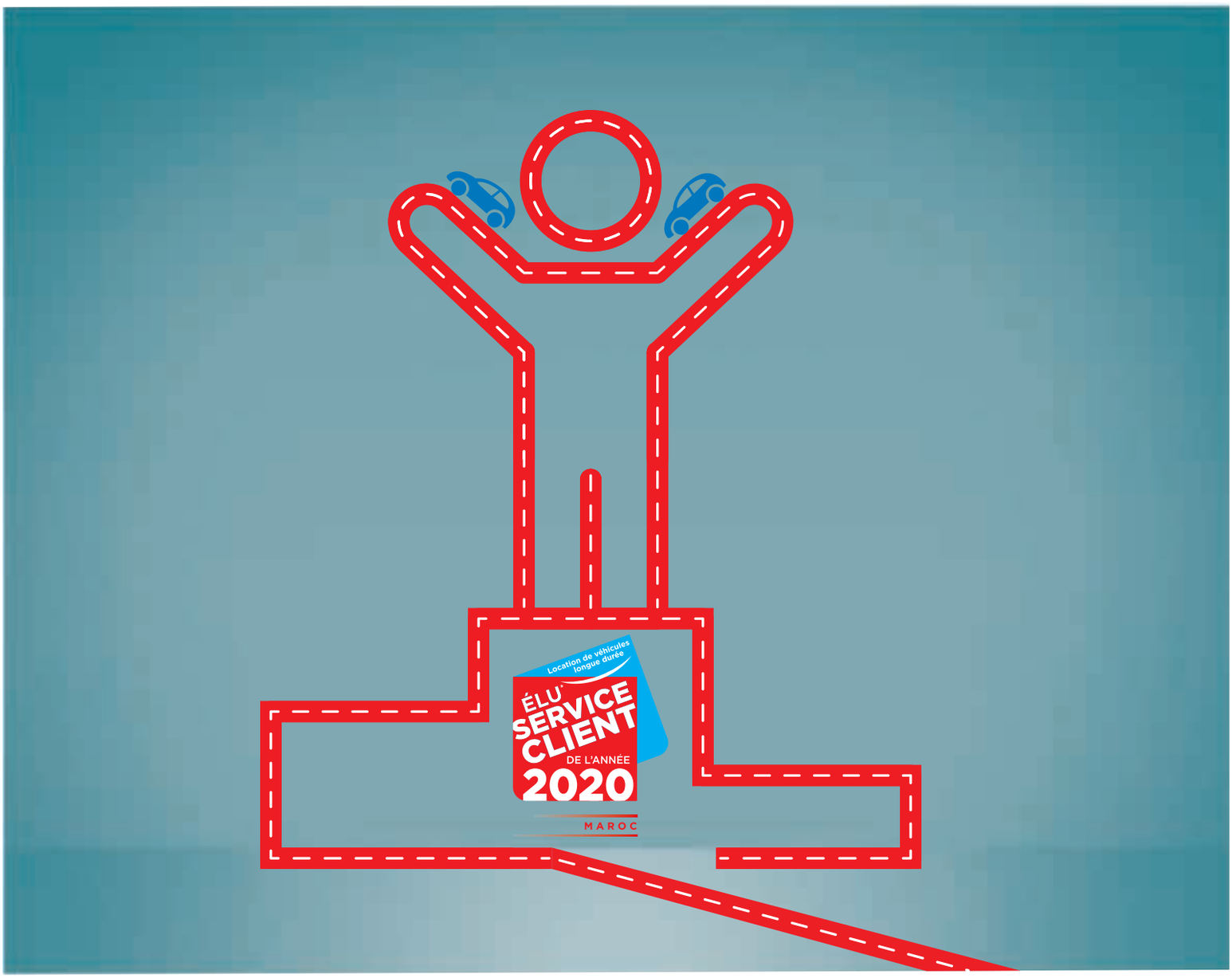
de beige soie et bleu marine égayent l'atmosphère à bord.

Si la Maybach Pullman affiche un luxe pharaonique, c'est surtout aux places arrière qu'elle s'apprécie le plus. Ainsi, les deux paires de sièges individuels, qui se font face, sont équipées de régulation électrique, chauffage, ventilation, massage. En plus, chaque paire d'occupants dispose d'un écran de télévision de 18,5 pouces, qui s'escamote une fois éteint et de "2 cabines de sonorisation" de la chaîne audio. Les passagers du compartiment arrière peuvent, quant à eux voir tout ce qui passe devant le véhicule, via un écran qui projette des images prises par une caméra placée à l'avant. Enfin, grâce à la commande indépendante de l'habitacle avant et arrière, la musique est personnalisée.

Par ailleurs, Les passagers arrière sont isolés de l'avant par une séparation en verre à commande électrique, qui peut passer de transparent à opaque. Ils sont informés de la température extérieure, de l'heure et de la vitesse du véhicule, grâce à des horloges analogiques. Dans tous les cas, les possibilités de configuration sont immenses, permettant, par exemple, d'éliminer les deux sièges en sens inverse, de choisir le type de cuir ou tout autre détail dans l'habitacle.

Techniquement, le moteur V12 biturbo de six litres à double turbocompresseur a été porté à 630 ch et offre un couple maximal de 1.000 Nm. Avec un tel potentiel et malgré son poids de plus de 2,5 tonnes, le Pullman est capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes.

POUR LA 3ÈME FOIS CONSÉCUTIVE,
NOTRE RÈGLE N°1, NE JAMAIS ÊTRE N°2 !



*Etude réalisée par Approche client - Kantar TNS de Mai à Août 2019 – plus d'informations sur www.escda.ma

LA LOCATION LONGUE DURÉE PAR ALD AUTOMOTIVE

ÊTRE **ÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE MAROC** POUR LA **TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE** N'EST PAS UN HASARD MAIS BIEN NOTRE VOLONTÉ DE DÉLIVRER UN SERVICE DE QUALITÉ RECONNU PAR NOS **11 000 CONDUCTEURS.**

OPTEZ POUR LA MEILLEURE QUALITÉ DE SERVICE, OPTEZ POUR LE **N°1.**

ALDAUTOMOTIVE.MA

ALD Automotive

Auto Exception

par Lina Mouafak

Mercedes-Benz

CLA

LE NUMÉRO GAGNANT

Mercedes continue de déployer sa nouvelle gamme de modèles compacts. C'est au tour du CLA de passer sous le scalpel. Au menu, une mise à niveau tant esthétique que technologique.

exception

Vendue à 750.000 exemplaires, ce modèle est d'une importance capitale pour le constructeur à l'étoile, d'où l'extrême prudence du constructeur lors de son restylage. Et justement ce qui attire le plus l'attention, c'est la ressemblance avec sa grande sœur, la Mercedes CLS, surtout à l'arrière, dont la forme des feux à LED et la lunette est clairement inspirée. À l'avant, elle rappelle davantage la Classe A, mais ne partage pas les phares ou les pare-chocs avec la compacte cinq portes, bien qu'elle conserve la calandre avant, avec l'énorme logo de l'entreprise allemande ou le capot, avec une double nervure au centre. Les orifices d'échappement chromés à l'arrière ne changent pas non plus.

La deuxième génération du Coupé CLA augmente ses dimensions par rapport au modèle précédent, de 48 mm en longueur (4,68 m de long), 53 mm en largeur (1,83 m de large), mais 2 mm de moins en hauteur (1,43m de haut), tandis que l'empattement augmente de 30 mm, à 2,72 m.

Avec ces changements, le Coupé CLA a un look plus sportif que son prédécesseur. En plus d'être plus long, plus large et plus bas, il a une voie plus large de 63 mm à l'avant et 55 mm à l'arrière. D'autre part, Mercedes a réussi à améliorer le coefficient de résistance

aérodynamique, le laissant à un Cx de 0,23.
Avec l'ensemble extérieur AMG Line, le coupé 4 portes gagne nettement en sportivité, grâce à des pare-chocs spécifiques, des coussins de talon latéraux, la suspension sport et des jantes 18", à 5 doubles rayons. Le pack Edition1, lui, propose des détails décoratifs orange, ajoute le pack AMG Line, des jantes 19" et plus d'équipements, tant extérieurs qu'intérieurs.
Consciente que l'habitacle est l'une des plus grandes réussites de la nouvelle Classe A, Mercedes a décidé de ne pas apporter de modifications à l'habitacle du coupé CLA. De cette façon, nous avons un tableau de

Cylindrée :	2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	381 ch à 6000 tr/min
Couple :	475 Nm à 2250 tr/min
Transmission :	Automatique

Poids et mesures

Poids à vide :	1585 kg
Dimensions :	4.70 / 1.78 / 1.42 (L/l/h)
Réservoir :	56 litres
Volume coffre :	470 l
Pneumatiques :	235/40 R18

Performances globales

Vitesse max :	250 km/h
0 à 100 :	4.2 s
Consommation :	8.4 l/100 km
Autonomie :	667 km

Auto Exception

bord complètement horizontal, doté du système de double affichage avec deux écrans, (10,25" chacun), le premier pour l'instrumentation numérique et le second réservé pour le système d'infotainment MBUX - avec assistant personnel inclus - et le reste des fonctions du véhicule. Juste en dessous de l'écran tactile central se trouvent les trois sorties d'air centrales circulaires et rétroéclairées, tandis qu'un peu plus bas se trouvent les commandes de climatisation.

Un autre élément optionnel est le toit ouvrant panoramique à commande électrique, qui modifie non seulement l'aspect extérieur, mais apporte également beaucoup de lumière à l'habitacle, en particulier aux places arrière.

L'éclairage d'ambiance ne manque pas non plus et selon la finition choisie, les sièges peuvent être conventionnels ou sportifs. En option, les deux peuvent être électriques et disposent d'un chauffage.

Il est à noter que la qualité des matériaux et surtout leurs réglages, sont meilleurs que dans le premier CLA Coupé. Ce bond en avant donne maintenant l'impression d'être à l'intérieur d'une voiture haut de gamme.

En termes d'habitabilité, on note une légère amélioration par rapport au modèle sortant, puisque l'empattement est plus généreux, ce qui se traduit par un gain d'espace intérieur, en particulier sur les sièges arrière, qui ont désormais plus de longueur de jambes et sont légèrement plus larges.

Pour sa part, le coffre perd 10 litres de capacité et offre maintenant un volume de 460 litres, bien que le seuil de chargement soit plus large et ait des formes très régulières, facilitant le chargement.

Au chapitre mécanique, la gamme de moteurs se compose de trois blocs essence, le 180 de 136 ch, le 200 de 163 ch et le 250 4MATIC de 224 ch, les deux premiers sont avec traction avant et boîte manuelle à six vitesses et le plus puissant avec traction intégrale et boîte automatique 7G-DCT à double embrayage, à sept vitesses. S'agissant du diesel, l'offre compte le 180d de 116 ch, le 200 d de 150 ch et le 220d de 190 ch. Ce dernier est associé à une boîte automatique de 8 G- DCT 8 vitesses.

LA COUR DES LIONS

GASTRONOMIE MAROCAINE

TRADITION & MODERNITÉ

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

[illegible]

par Lina Mouafak

L'ÂGE DE LA MATURITÉ

C'est au Royal Golf D'Anfa que SMEIA, importateur exclusif de BMW au Maroc, a lancé la nouvelle série 1 sur le marché marocain. Cette troisième génération a la charge de perpétuer le succès d'un modèle vendu à plus de 2,4 millions d'exemplaires.

Esthétiquement, l'avant se distingue par la présence d'une calandre beaucoup plus large, dans la continuité des modèles récents de la marque, tels que la nouvelle BMW Série 7. Une calandre maillée en relief, au design nid d'abeilles. Les projecteurs, situés dans une position plus oblique, sont équipés de feux diurnes hexagonaux et équipés de LED. Mais c'est de profil que nous réalisons le changement de proportions. Le nez est beaucoup plus court et tombe vers l'avant, tandis que la ligne des surfaces vitrées s'étire au-dessus de la ceinture de caisse et remonte légèrement jusqu'au montant arrière.

À l'arrière, la proue se montre plus musclée et adopte les feux entièrement à LED au design plus agressif, ainsi qu'une double sortie d'échappement. Notons que la M135i x Drive est chaussée en série de jantes de 18 pouces.

Côté mensurations, les proportions de la série 1 changent complètement. Maintenant, elle a un nez plus court, sa longueur a été revue à la baisse (mesurant 4,32 mètres), mais grandit en largeur (+3,4 cm à 1,80 mètres) et en hauteur (+1 cm). L'empattement reste

pratiquement inchangé, à 2,67 mètres, soit deux centimètres de moins qu'auparavant. Quant au coffre, il offre désormais 380 litres (20 de plus qu'auparavant), et il est presque 7 cm plus large. Il y a lieu de noter que pour la première fois dans une série 1, la commande du hayon est électrique.

À l'intérieur, l'aménagement est conforme aux standards de la marque à l'hélice. La console centrale, très large, avec les aérateurs en position basse, est orientée vers le conducteur. En haut de la console centrale trône un écran de 10,25 pouces, commandé par le système iDrive, les commandes vocales ou le contrôle gestuel. Toutes les fonctionnalités vues sur les derniers modèles de la marque, y compris l'assistant personnel, sont disponibles tout comme le chargeur mobile par induction ou la compatibilité avec Apple Car Play. Autre nouveauté, des baguettes décoratives rétro-éclairées sont proposées pour la première fois sur un modèle BMW. Ces inserts décoratifs sont disponibles en trois configurations différentes, avec possibilité de réglage en six couleurs. Enfin, l'affichage tête haute couleur de 9,2 pouces,

disponible pour la première fois sur la BMW Série 1, permet au conducteur de visualiser les infos sans quitter la route des yeux.

En ce qui concerne les équipements de sécurité, la 135 i affiche une riche dotation. On y trouve le régulateur de vitesse avec fonction de freinage et le système actif avec fonction Stop & Go, l'avertisseur anticollision avec système de détection de piétons, qui avertit également le conducteur de la présence de cyclistes. Le dispositif de maintien sur la voie, qui fonctionne entre 70 et 210 km/h, est également de série.

S'agissant du châssis de ce nouveau modèle, BMW cite, comme principale nouveauté, l'adoption de l'ARB (limitation du patinage des roues à proximité de l'actionneur), une technologie issue de la BMW i3s, qui améliore la traction en accélérant, tournant ou circulant sur le mouillé, car elle permet un contrôle beaucoup plus sensible et rapide de la motricité.

Ce dernier dispositif se marie idéalement avec le BMW Performance Control (répartition du couple de lacet), dont la voiture est également équipée de série. Cette fonction améliore l'agilité grâce à un freinage intelligent des roues intérieures dans la courbe, avant d'atteindre le seuil de patinage. Bref, une sorte de blocage de différentiel généré électroniquement. La version M135i xDrive intègre également un différentiel

Moteur :	2.0L 4cyl. inj. directe turbo
Puissance :	306 ch à 5500 tr/min
Couple :	450 Nm à 1350 tr/min
Transmission :	automatique 8 rapports

Poids et mesures

Poids à vide :	1600 kg
Dimensions :	4.32 / 1.80 / 1.42 (L/l/h)
Réservoir :	50 l
Volume coffre :	380 l
Pneumatiques :	225/40R18

Performances globales

Vitesse max électrique :	250 km/h
0 à 100 :	4.8 s
Consommation :	6.8 l/100 km
Autonomie :	703 km

mécanique Torsen, intégré dans la boîte à 8 vitesses et agissant sur l'axe. De plus, la suspension M Sport, de série sur la 135i, peut être complétée en option avec une suspension à amortissement variable.

Au chapitre mécanique, la M135i xDrive perd le six cylindres et passe à un quatre pattes doté de deux turbocompresseurs, développant tout de même 306 ch. Grâce à ce moulin, la voiture atteint les 100 km/h en 4,7 secondes et accroche les 250 km/h en vitesse de pointe.

Notons enfin que pour son lancement au Maroc, Smeia propose trois finitions de la nouvelle BMW Série 1 : Lounge, Sport, et Pack M, alors que le tarif d'accès a été fixé à 323.000 DH.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

GORDON WAGENER
DESIGNER OF STARS

Roadster

GORDON WAGENER
DESIGNER OF STARS

Pour le Chief Design Officer de Daimler AG, Gordon Wagener, la pierre est une source d'inspiration, symbole de la philosophie de design "pureté sensuelle", qu'il applique à toutes les marques et produits de l'entreprise. Chaque innovation, chaque voiture développée par Mercedes-Benz, évoque émotion et intelligence. Lisse et agréable au toucher, la pierre est l'incarnation même de la clarté et de la pureté. Gorden Wagener, qui dirige le design chez Mercedes-Benz depuis 2008, appelle cela "l'ADN de la forme". Avec cette nouvelle philosophie, Wagener a redéfini le concept du luxe. Il qualifie cette nouvelle notion de "luxe moderne", révélateur d'un état d'esprit qui ne cherche plus à accumuler des actifs et à les mettre en valeur, mais plutôt à se concentrer sur le sens.

Comment avez-vous attrapé la passion de l'automobile ?
J'ai toujours aimé les voitures, depuis que je suis tout petit et j'ai toujours eu le design à l'esprit. J'adore l'art du design, l'artisanat et le processus de création. C'est pourquoi j'ai voulu devenir designer, créer de belles choses. Et les voitures sont les choses parmi les plus complexes à concevoir.
Quelle a été votre première voiture ?
La "Stroke 8" a été ma première voiture, et c'est la première dont je suis tombée amoureux. Peut-être que la première voiture te prend ton cœur ? En effet, ce modèle a été la première Mercedes de série et une sorte d'ère nouvelle pour la marque. Il a eu une conduite confortable et vous a donné ce sentiment spécial de sécurité qui fait toujours partie de notre ADN. Et peut-être que l'histoire de ma vie aurait été complètement différente si j'avais conduit une autre première voiture.

Comment avez-vous commencé votre carrière dans le design automobile ?
Ne le dites pas à mes enfants, mais je n'étais pas un très bon élève. Quand l'ennui de l'école m'a envahi, ce qui était assez fréquent, j'ai commencé à gribouiller. Et j'ai fait des croquis, vous pouvez imaginer, c'était des croquis de voitures. Je dirais que si j'avais eu des enseignants plus inspirants, je serais peut-être devenu chimiste ou biologiste, personne ne le sait. Cependant, ce genre de distraction a été la première étincelle de ma carrière.

Devenir le Chief Design Officer de Daimler AG, était-ce un rêve pour vous ?
En effet, lorsque j'ai commencé mes études, j'ai plaisanté avec mes camarades de classe en leur disant que je deviendrais le designer en chef de Mercedes. Nous avions tous de grands rêves, mais mon rêve s'est réalisé.
Que représente la pierre dans votre vision du design ?
La pierre est un symbole, pour moi. Si vous avez une pierre qui est arrondie par les vagues et très, très lisse et que même sa forme est presque comme une sculpture c'est ce qui est au cœur de notre philosophie de la pureté sensuelle : nous voulons créer des formes corporelles comme des sculptures.

Quelle est votre conception du luxe ?
Chez Mercedes, nous avons quatre expressions différentes ou esthétiques du luxe. Nous avons Modern Luxury, qui est notre cœur de métier, avec la marque Mercedes-Benz. C'est ce pourquoi vous et vos lecteurs savez tous que Mercedes est célèbre. Néanmoins, nous avons dû trouver de nouvelles façons de faire pour notre marque. Nous avons aussi Mercedes-AMG, nous avons donc inventé Performance Luxury. Nous avons Mercedes-Maybach, qui est l'ultime luxe, donc nous avons donné à cette marque sa propre esthétique. Ensuite, nous avons Mercedes EQ, qui a défini le luxe progressif. Toutes ces esthétiques peuvent exister par elles-mêmes ou l'une à côté de

GORDON WAGENER
DESIGNER OF STARS

l'autre. De plus, pour vous, en tant que client, il est immédiatement clair quelle voiture vous conduisez.

Comment définissez-vous la philosophie de la pureté sensuelle ?
La "pureté sensuelle" est notre philosophie de conception et notre façon d'exprimer le luxe. C'est le credo et l'objectif de nos designers. L'objectif est de créer des formes claires et des surfaces lisses, afin de mettre en valeur la haute technologie, tout en déclenchant des émotions. Sensualité et pureté - deux opposés qui faisaient déjà partie de la nature des inventeurs de l'automobile, Carl Benz et Gottlieb Daimler. C'est ainsi que la philosophie de design de Mercedes-Benz décrit succinctement l'un des aspects clés de la marque - la bipolarité de l'intelligence et de l'émotion - pour créer des espaces de vie dans lesquels les clients peuvent vivre le luxe moderne. La sensualité signifie exprimer des émotions et toucher le cœur, par exemple avec des expériences et des impressions positives, comme la beauté naturelle, les formes douces, l'harmonie et l'équilibre. La pureté, d'autre part, consiste à faire ressortir l'essence du message de conception et à le rendre tangible dans sa forme la plus pure.

Pouvez-vous nous parler de votre livre de Pureté sensuelle sur le design ?
En 2008, lorsque nous avons lancé notre philosophie de pureté sensuelle, personne en dehors de Daimler ne croyait en notre stratégie. Mais à l'époque, nous ne pouvions pas publier toutes les voitures à venir, bien sûr, mais avec chaque nouvelle voiture, il était évident que nous savions ce que nous faisions. Et nos critiques se sont de mieux en mieux améliorées, parce que le tableau d'ensemble est devenu clair pour tous. Et les concurrents ont commencé à copier notre design. Un jour, nous avons eu l'idée de publier l'histoire complète de la Pureté sensuelle, parce que cette stratégie avait une longue histoire entre-temps. Je me souviens quand nous avons eu l'idée du livre, certains ont dit que nous étions devenus fous. Aucune entreprise n'a jamais publié sa stratégie de base pour tous les imitateurs. Mais comparez-le à la cuisine : Vous pourriez avoir la meilleure recette pour votre dîner aux chandelles, mais si vous ne savez pas comment ça marche, votre dîner tombera à l'eau.

Quelles voitures, parmi celles que vous avez conçues, sont particulièrement importantes pour vous?
Toutes. J'aime chaque voiture que j'ai dessinée. Elles

sont comme des bébés pour moi. Elles vieillissent, deviennent matures et c'est comme regarder ses enfants grandir. Si vous avez bien fait votre travail, vous regardez en arrière avec sérénité et souveraineté et vous avez toujours ce sentiment paternel.

Quel chemin le design doit-il emprunter dans la révolution numérique ?
Nous sommes déjà sur cette voie. Il y a quelques années, nous avons mis sur pied une équipe de conception UX-design, pour être le premier constructeur automobile à avoir une véritable AI dans nos voitures. Avec chaque nouveau modèle, nous déployons la technologie MBUX sur toute la gamme. Nous avons commencé à numériser nos processus il y a encore plus d'années et c'est là aussi que nous assurons notre succès. Aujourd'hui, nous pouvons travailler partout dans le monde sur nos projets en temps réel, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Nous améliorons encore la qualité de notre vision, grâce à nos processus de conception numérique. Aujourd'hui, nous disposons d'une chaîne de processus entièrement numérisée, au niveau de la conception et de la production.

À votre avis, comment caractériser le design de Mercedes : est-il conservateur ou plus innovant?
Mercedes Design est les deux : c'est la fusion qui nous maintient forts. En tant que designers, nous vivons dans le futur, toutes les voitures dont nous parlons aujourd'hui sont des classiques pour mon équipe et

GORDON WAGENER
DESIGNER OF STARS

pour moi. Nous avons fait leur conception il y a au moins trois ou quatre ans. Mon équipe et moi, nous travaillons sur les voitures pour 2024 maintenant. Nous devons donc innover tous les jours, mais en même temps, nous devons servir ce style particulier de Mercedes, qui a été cultivé pendant plusieurs années.

Comment voyez-vous l'avenir du design de Mercedes Benz ?
Un avenir à succès bien sûr (rires). Comme je viens de le dire, nous travaillons actuellement sur les voitures de 2024 et si vous pensez aux architectures, nous sommes en 2030, dans certains projets nous sommes en 2035. Je sais donc exactement ce qui s'en vient et je suis très convaincu que nous surprendrons à nouveau, comme nous l'avons fait en 2012, lorsque nous avons présenté notre première voiture « Sensual Purity », la Classe A. Le meilleur, c'est que nous pourrions écrire l'histoire, nous pourrions créer de la fantaisie et nous pourrions emmener tous nos clients avec nous dans ce voyage. C'est ce que je vous ai dit à votre arrivée : bienvenue dans le futur.

Pensez-vous que le design doit être adapté à la révolution électrique que connaît l'industrie automobile ?
Nous avons déjà présenté la première conception de cette révolution. La toute nouvelle EQC est la première Mercedes électrique pure et ouvre une nouvelle ère de voitures électriques pures. Jusqu'en 2020, nous mettrons 20 voitures électriques sur le marché et avec chaque nouveau modèle, nous emmènerons nos clients dans un voyage vers l'avenir électrique. C'est plus une évolution qu'une révolution.

Avez-vous une collection de voitures ?
Oui, en effet. Elles sont toutes sur une étagère dans mon bureau, à l'échelle 1:18. C'est la version la plus abordable d'une collection de voitures. Un classique à côté de l'autre. Pour être honnête : je n'ai pas de collection vraiment classique, parce que je n'arrivais pas à décider laquelle j'aimerais avoir. Il y en a trop dans la longue histoire des voitures. J'ai une voiture de société et c'est du pur luxe de choisir une nouvelle voiture de la gamme Mercedes fréquemment.

Quel est le plus grand défi que vous avez relevé dans votre carrière ?
Chaque nouveau projet est un défi. Vous devez prendre les bonnes décisions et façonner la nouvelle voiture magnifiquement. En tant que designers, nous façonnons l'avenir, c'est génial. Mais c'est une

grande responsabilité, aussi. Chaque nouvelle voiture représente un gros investissement pour l'entreprise. Nous pourrions endommager la marque et échouer à faire du nouveau design un succès si nous ne nous soucions pas de ce que nous faisons. Mon défi personnel pour les dix prochaines années est de faire de Mercedes la marque de luxe la plus aimée.

Quels sont vos autres passe-temps ?

À côté de mon travail ? Mon travail est mon hobby. Cela peut paraître banal, mais en effet, je puise mon inspiration partout et à chaque fois. J'aime toujours le surf, cela ressemble à un hobby. Le surf est une passion pour moi.

J'ai appris à surfer quand j'habitais en Californie et pendant mes études. J'ai façonné des planches de surf pour gagner un peu plus d'argent. Le surf est un sport très pur, c'est juste vous et les vagues. Vous êtes très proche de la nature et en retrait par rapport à vous-même. Si vous ne prenez pas la vague, si vous avez des doutes ou si vous craignez l'eau, c'est certainement un mauvais passe-temps pour vous.

par Hamid Benmaarouf

Mercedes-Benz

300 SL GULLWING **LES AILES DE PAPILLON**

La Mercedes 300 SL, l'une des voitures les plus importantes de Mercedes et sans doute une icône, un mythe, pour nous tous qui aimons les voitures de sport de Mercedes ou les voitures classiques.

Seulement dix Mercedes 300 SL W194 ont été fabriquées et ont été remplacées plus tard par la Mercedes 300 SLR sur la piste. Cependant, il faut garder à l'esprit que la ligne de démarcation entre les voitures de course et les voitures de sport ordinaires était très mince.

La Mercedes 300 SL est le meilleur exemple du retour à la normalité de l'Allemagne déprimée de l'après-guerre. En 1951 est née la Mercedes 300 'Adenauer', une version qui n'avait rien à envier à la mythique Mercedes 540K avant la seconde guerre mondiale. La 300 était une voiture qui rattrapait le temps perdu, un travail d'ingénierie qui montrait que l'Allemagne en général et une marque comme Mercedes en particulier avaient encore beaucoup à dire au 20e siècle et qu'elles n'étaient pas vaincues.

La Mercedes 300 était une voiture de luxe, conçue pour des personnalités importantes : des premiers ministres, comme Konrad Adenauer, dont elle tire son surnom ou des membres des maisons royales et de la bourgeoisie allemande et européenne. Sa rivale, la Rolls-Royce Silver Cloud de l'époque, avait un prix et un raffinement similaires, mais dont la performance était nettement supérieure. C'est sur ce pilier que reposera la renaissance de Mercedes dans les années 50, une décennie d'or dans le monde de l'automobile.

L'histoire de Mercedes ne peut pas non plus être comprise sans certaines des voitures de sport de compétition les plus importantes de l'histoire. En 1950 naît la Mercedes 300 SL (W194), voiture de course qui se distingue par la légèreté de son châssis tubulaire en aluminium. Ce châssis lui confère une grande rigidité et malgré son moteur peu puissant par rapport à ses concurrents, elle connaît un réel succès sur la piste, avec des victoires aux 24h du Mans, au Nürburgring ou à la mythique Carrera Pan Americana. Elle a également terminé deuxième et quatrième au Mille Miglia de 1952. Cette voiture s'est également distinguée par un design spectaculaire : cette exigence de rigidité a fait que la carrosserie a compté avec de grandes traverses extérieures, qui compliquent les choses par rapport aux portes traditionnelles : c'est de là que viennent les portes papillon, pour surmonter ce désavantage. Son coup de création de génie revient à Friedrich Geiger, qui est également le père de la Mercedes 540K.

Seulement dix Mercedes 300 SL W194 ont été fabriquées et ont été remplacées plus tard par la Mercedes 300 SLR sur la piste. Cependant, il faut garder à l'esprit que la ligne de démarcation entre les voitures de course et les voitures de sport ordinaires était très mince : une voiture de sport commercialisée à grande échelle pouvait parfaitement courir dans des épreuves comme Le Mans. Des mythes comme la Jaguar D-Type ou la Ferrari 250 GTO en sont de bons exemples. Cependant, la Mercedes 300 SL W194 n'était pas ce que l'on peut considérer comme une Gran Turismo, tout comme une 250 GTO.

À cette époque, dans les années 50, il y avait un marché florissant aux États-Unis, qui exigeait des voitures de luxe, performantes, capables de rouler sur un circuit, mais surtout avec une touche de luxe et de 'Gran Turismo'. Des voitures comme la Ferrari 375 America ou la 410 Superamerica sont de bons exemples de voitures européennes, mais avec une prise en compte du goût américain. Avec la 300 SL triomphant sur la

Contrairement à la version compétition, la Mercedes 300 SL était vendue de série avec une carrosserie principalement en acier, à l'exception d'éléments comme les portes, le toit ou le hayon, qui étaient fabriqués en aluminium.

piste, le puissant exportateur de Daimler A.G. à New York, Max Hoffman a fait une suggestion à la maison allemande. Bien plus qu'une suggestion, c'était une demande formelle : il considérait qu'une Mercedes 300 SL W194 de série serait un succès absolu sur le marché américain. Aussitôt dit, aussitôt fait. Sur la base du modèle de compétition, les travaux ont commencé sur cette version plus luxueuse et raffinée de la voiture de sport de compétition. Ils ont décidé de placer le moteur six cylindres de trois litres en ligne sur la 300 Adenauer, avec de nouvelles caractéristiques intéressantes, telles que l'incorporation de l'injection directe d'essence Bosch au lieu des carburateurs montés sur la W194. Il en résulte 25 % de puissance en plus : 218 ch, soit presque le double des 117ch de la berline 300 dont elle est dérivée. Selon le rapport de transmission, le bolide peut atteindre 260 km/h en vitesse de pointe.

Contrairement à la version compétition, la Mercedes 300 SL était vendue de série avec une carrosserie principalement en acier, à l'exception d'éléments comme les portes, le toit ou le hayon, qui étaient

fabriqués en aluminium. Mercedes a offert la possibilité de fabriquer la carrosserie entièrement en aluminium, permettant une réduction de poids de 80 kg, mais cette option était extrêmement coûteuse (plus ou moins ce qu'il en coûte aujourd'hui de mettre une carrosserie entièrement en fibre de carbone à une voiture de sport comme la McLaren 675 LT) et seulement 29 exemplaires ont été fabriqués avec cette option exclusive.

Le grand jour est arrivé et la Mercedes 300 SL W198 a été présentée au monde entier en février 1954 au Salon de New York. Oui, ni à Genève ni à Francfort, c'était une voiture née pour le marché américain et qui y était présentée. Le succès a été instantané et les gens ont été fascinés par son image extérieure flatteuse, son moteur puissant et ses capacités dynamiques, sans renoncer au luxe classique attendu d'une Mercedes-Benz. Elle avait tout pour réussir, ainsi que les dernières technologies pour impressionner les clients les plus exigeants. Le succès fut phénoménal et la presse de l'époque ne tarit pas d'éloges sur la voiture. La 300 SL Gullwing a été la première Mercedes

à être vendue en dehors de son marché local et les chiffres de vente ont donné raison à M. Hoffman, qui a su prendre la bonne vague. Sur les 1.400 exemplaires produits, 1.100 ont été vendus aux États-Unis, soit près de 80 % de la production. Son prix a également contribué à son succès, puisqu'il représentait près de la moitié de celui d'une Ferrari 250. La Gullwing frôlait la perfection avec ses caractéristiques, son luxe et son image et surtout son prix plus que raisonnable. Cependant, la production de la Mercedes 300 SL a duré à peine trois ans, de 1954 à 1957. La version cabriolet, la Mercedes 300 SL Roadster, a pris ensuite le relais et est restée en production jusqu'en 1963. Pour beaucoup, c'est la meilleure Mercedes de tous les temps. Ce qui est sûr, c'est que la Mercedes 300 SL est l'une de ces voitures qui a le mieux vieilli et la plus convoitée sur le marché des voitures de collection et son prix qui ne fait qu'augmenter, reflète parfaitement la fascination qu'exerce ce modèle sur les collectionneurs du monde entier. La maison Artcurial a, en effet, signé le record de vente d'une 300 SL aux enchères lors de sa vente du Le Mans Classic. Un roadster de première main et presque neuf, pour un prix record de 3.143.400 € !

par Lina Mouafak

VISION DC ROADSTER
EXERCICE DE STYLE

BMW Motorrad a dévoilé son dernier concept de moto électrique, le Vision DC Roadster, lors de son événement NEXTGen à Munich. Bien qu'aucune spécification de performance n'ait été rendue disponible, la moto, qui semble plus réaliste que toutes les précédentes tentatives du constructeur munichois, offre un indice frappant de ce à quoi ressemblerait réellement une moto électrique grand public de BMW.

Comme tout bon concept BMW, le Roadster Vision DC a du style à revendre. Mais aussi élégante qu'elle puisse être, cette moto en noir et blanc est nettement moins puissante que les récents concepts de l'entreprise, en particulier le Vision Motorrad Next 100. Bien qu'il y ait encore quelques touches de design audacieuses, comme l'arbre universel exposé et la fourche Duolever, BMW s'est surtout inspirée de ses 95 ans d'histoire, pour produire une moto qui fera tourner les têtes, sans déraper sur l'autoroute.

"La Vision Bike montre comment nous sommes capables de conserver l'identité et l'apparence emblématique de BMW Motorrad, sous une forme distinctive, tout en présentant un nouveau type de plaisir de conduite passionnant ", a déclaré Edgar Heinrich, responsable du design chez BMW Motorrad, dans un communiqué de presse.
Vous n'avez pas besoin de regarder plus loin que le moteur du Roadster Vision DC pour trouver la preuve de cette philosophie. Comme les moteurs électriques sont beaucoup plus compacts que les moteurs à essence, BMW Moterrad a conservé l'aspect de son moteur "boxer" de la marque, en plaçant la grande batterie verticale de la moto sur le moteur cylindrique plus petit. De là, deux éléments latéraux à nervures de refroidissement et ventilateurs intégrés permettent d'éviter tout risque de surchauffe de la moto.

Alors que BMW n'a pas hésité à dire qu'il n'était pas prévu de sortir le Roadster Vision DC, qu'elle qualifie de " moto nue très émotionnelle à propulsion électrique ", il semble assez clair que les éléments de base du concept se retrouveront à un moment donné dans une moto de série. Quoi qu'il en soit, avec la moto et l'autre concept de voiture récent de l'entreprise, la Vision M Next, l'avenir s'annonce prometteur pour les fans de l'Ultimate Driving Machine et l'environnement.

Montre

par Lina Mouafak

TAG Heuer

SLR CALIBRE 17 CHRONOGRAPHE MERCEDES-BENZ ÉDITION LIMITÉE

LE TEMPS DES RECORDS

TAG Heuer est la marque horlogère suisse qui possède les liens les plus légitimes avec le monde exigeant du sport automobile de haute précision. C'est la seule marque à maîtriser des chronographes offrant une précision inégalée au 1/10e, 1/100e, 1/1000e de seconde. TAG Heuer a bâti sa réputation unique sur les valeurs et les codes fondamentaux du sport : design et matériaux de pointe, précision et fiabilité ultimes.

La nouvelle TAG Heuer SLR pour Mercedes-Benz, en édition limitée à 3.500 exemplaires, célèbre non seulement l'une des voitures de sport les plus puissantes et les plus exclusives du monde, mais aussi la longue et fructueuse alliance entre TAG Heuer, McLaren et Mercedes-Benz. Son design avant-gardiste incarne les valeurs communes à ces marques : prestige, innovation et, bien sûr, passion du sport automobile. La nouvelle édition du Chronographe a emprunté certains des éléments de design les plus distinctifs de la dernière version de la SLR Dream Machine, à savoir la célèbre édition SLR 722, propulsée par un moteur de 650 ch et atteignant 337 km/h. Ainsi, le spoiler avant en carbone noir exposé peint et la

jante en gris palladium ont inspiré le tachymètre noir en carbone titane, tandis que les lettres SLR rouges et les étriers de freins peints en rouge sont repris par les aiguilles, colorées également en
rouge.

La tradition innovante du SLR se poursuit avec des boutons poussoirs inclinés à 45° (inspirés du levier de vitesses de la voiture SLR), permettant un accès ergonomique inégalé à la fonction chronographe, même en conduite. La lunette tournante interne est bidirectionnelle, pilotée par une seconde couronne à 9 heures, qui permet au pilote de mesurer le temps écoulé ou restant en course. Enfin, la lunette extérieure fixe est en titane finement brossé noir, avec échelle tachymétrique gravée pour le calcul des vitesses.

Cigare

par Antoine Delmas

COHIBA

Majestuosos 1966

GOÛT EXQUIS

Contrairement au 50 Aniversario, Le cigare Cohiba Majestuosos 1966 partage au moins une partie de son nom avec le Cohiba 1966, un Edición Limitada sorti fin 2011. Ce cigare mesurait 166mm x 52, alors que le Majestuosos est une vitole totalement nouvelle dans le segment des bagues de plus grande dimension. Il mesure 150mm x 58.

Les meilleures feuilles de tabac cubain ont été sélectionnées, fermentées et inspectées pendant une longue période de cinq ans.

Le Majestuosos, qui mesure près de 15 cm, n'est pas court, et une bonne partie de ce cigare assez gros est recouverte de papier. Les cigares sont jolis avec des enveloppes qui ont certainement un peu plus de couleur caramel que ce qu'on trouve normalement dans la série Cohiba Siglo, mais pas aussi sombre que la plupart des Edición Limitadas de Cohiba et autres marques. Quant à l'arôme, il est sucré avec un chocolat au sirop Hersey's sur un peu de basse-cour et du cuir. L'ajustement sent comme une boisson congelée pour adultes avec des poires, de la mangue, de l'ananas et un peu d'alcool. Le tirage au sort à froid est fruité. On y trouve de la pêche et de la mangue, mais aussi des raisins secs et même un goût de liqueur de cerise. L'étanchéité sur les tirages est bien distincte, un échantillon ayant un tirage serré et l'autre ayant un degré de résistance beaucoup plus soft. Le grain de café devient beaucoup plus important dans le deuxième tiers de la Cohiba Majestuosos 1966, rejoint par un peu de noix et de café en dessous, ce qui ajoute au goût exquis de ce cigare.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE HOCKENHEIM

Le bastion de Mercedes de retour en F1

Le circuit allemand de Hockenheim reprend à nouveau des couleurs, en abritant la onzième manche du championnat de F1 en 2019, après une absence de six ans du calendrier.

Emirates
Fly Emirates

Evasion de rêve

Le célèbre circuit de Hockenheim est aujourd'hui un circuit technique de 4,574 km de long, conçu par Hermann Tilke. En 2014, Hockenheim a perdu sa place sur le calendrier de Formule 1, mais a réussi à faire son come-back en 2019.
Le Hockenheimring dans le Bade-Wurtemberg a été construit en 1932 et à l'époque, était principalement utilisé comme circuit d'essai pour Mercedes. En 1938, le circuit a été rebaptisé Kurpfalzring et le triangle d'origine a été raccourci à une piste de course de presque sept kilomètres.
En 1965, le tracé a été redessiné en raison de la construction de l'autoroute A6, qui circule encore aujourd'hui à proximité des tribunes principales du circuit. La dernière fois que le Hockenheimring a été redessiné, c'était en 2002.
Le circuit d'origine était long de près de sept kilomètres et traversait principalement les forêts près d'Hockenheim. La seule chose qui a été conservée dans le circuit actuel de 4.574 mètres est la section du stade et la ligne droite de départ et d'arrivée.
Le pilote le plus titré du Grand Prix d'Allemagne est Rudolf Caracciola, qui a gagné six fois entre 1926 et 1939. Michael Schumacher a remporté 4 victoires à domicile, toutes au Hockenheimring. Ferrari est le constructeur le plus performant, avec 22 victoires.
Lors du Grand Prix d'Allemagne 2014, Nico Rosberg est devenu le premier pilote allemand à remporter le Grand Prix d'Allemagne dans une voiture allemande. Lewis Hamilton, qui a gagné trois fois à Hockenheim, a raté la chance de battre le record de Schumacher sur les victoires du Grand Prix d'Allemagne en 2019, malgré sa pole position. C'est Max Verstappen qui a finalement décroché la timbale.

12
16
5
1

32
PORSCHE
DieHard
CAMEL
PORSCHE
407

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 dessus 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

2011

2012

2013

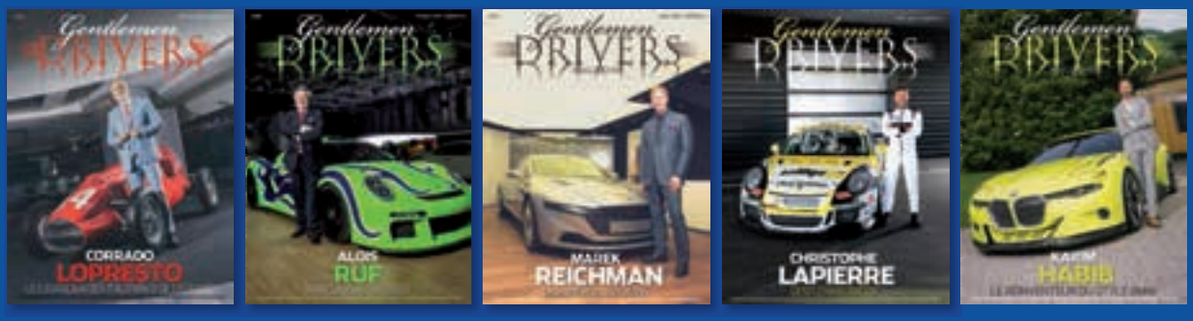
2014

2015

www.gentlemendriversmag.com

www.gentlemendriversmag.com

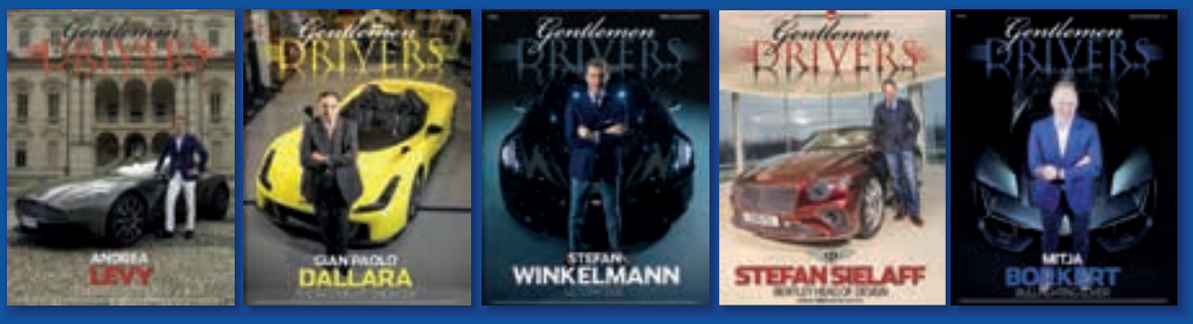
2016



2017

2018

2019

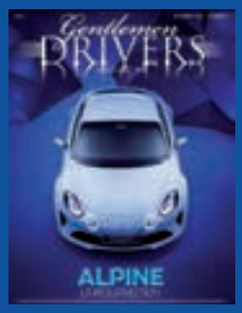


Gentlemen
DRIVERS
PATRICK
PETER

Gentlemen
DRIVERS
RALPH
DEBBAS

Gentlemen
DRIVERS
LAURENS
VAN DER ACKER

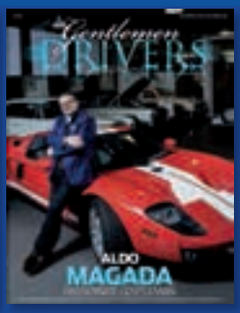
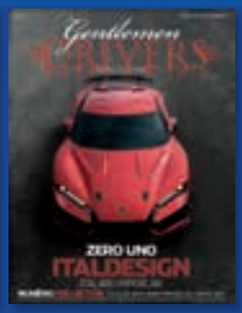
Gentlemen
DRIVERS
ACHIM
ANSCHEIDT

Gentlemen
DRIVERS
FILIPPO
PERINI

Gentlemen
DRIVERS
ALPINE

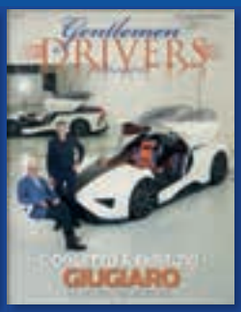
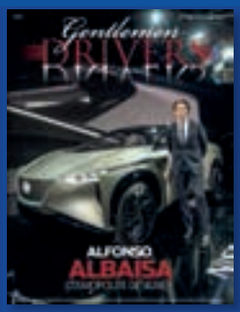
Gentlemen
DRIVERS
VILLAIN

Gentlemen
DRIVERS
ALFREDO
STOLA

Gentlemen
DRIVERS
CAJANI

Gentlemen
DRIVERS
GERRY
MCGOVERN

Gentlemen
DRIVERS
ALDO
MAGADA

Gentlemen
DRIVERS
ZERO UNO
ITALDESIGN

Gentlemen
DRIVERS
CHRISTIAN
LAVIELLE

Gentlemen
DRIVERS
THIERRY
METROZ

Gentlemen
DRIVERS
GIUGIARO

Gentlemen
DRIVERS
ALFONSO
ALBAISA

Gentlemen
DRIVERS
VALENTINO
BALBONI

Gentlemen
DRIVERS
BUGATTI
DIVO

Gentlemen
DRIVERS
CHRISTIAN
PHILIPSEN

Gentlemen
MARCELLO
GANDINI

Gentlemen
DRIVERS
GORDON
MURRAY

Gentlemen
DRIVERS
PAOLO
GARELLA

Gentlemen
DRIVERS
GORDON
WAGENER

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

Univers Motors
«Importateur exclusif»

HONDA
The Power of Dreams

*Photo non contractuelle. Offre soumise à conditions

UNE MOTORISATION MADE IN JAPAN

UN POINT C'EST TOUT.

Remise sur la gamme allant jusqu'à
90 000 DHS*

honda.ma

Casablanca : Univers Motors, Tél: 05 20 42 22 22 - **Tanger** : Univers Motors, Tél: 05 39 31 30 53 - **Rabat** : Dynamic Auto, Tél: 05 37 28 24 40/28 - **Marrakech** : Narjisse Auto, Tél: 05 24 43 43 24
Fès : Batha Auto, Tél: 05 35 72 64 02 (404) - **Tetouan** : Auto Entreprise, Tél: 05 39 99 26 27 - **Agadir** : Concession Motors Co, Tél : 05 28 28 89 98 - **Oujda** : Tour de l'oriental, Tél: 05 36 70 70 46

Nouveau CLA Coupé.

Play by your rules.

Avec le nouveau Mercedes-Benz CLA Coupé, laissez l'émotion vous gagner. Iconique, son design à la sportivité affirmée attire tous les regards. À son bord, puissance et technologie de pointe vous procurent une totale maîtrise. Son interface intelligente MBUX répond à tous vos souhaits et apprend à toujours mieux vous connaître.
Nouveau CLA Coupé, une complicité sans pareille. 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