MARS 2020 NUMÉRO 111 30 DH jentlemen LORIS BICOCCHI UNE VIE À 400 KM/H

# NEW TOUAREG





Pour commémorer le millionième Touareg produit depuis son lancement en 2002, Volkswagen lance une édition exclusive, nommée \* One Million ", qui apporte des touches distinctes d'excellence et de finesse au plus premium des SUV. Le nouveau Touareg One Million édition limitée a été enrichi pour devenir un modèle unique et offrir une expérience de conduite inégalée à son propriétaire. Chaque détail a été conçu pour créer une véritable différence : pack R-Line « Black Style », suspension pneumatique, calandre noir glossy, feux arrières assombris, jantes Suzuka 21", touches argentées qui illuminent une ambiance cuir haute couture teintée à la feuille d'olivier.

Découvrez ses moindres détails dans tous nos showrooms Volkswagen.



# Édito



Ce numéro du mois de mars intervient dans un contexte mondial ébranlé par la pandémie du Coronavirus, ce qui n'a pas manqué d'avoir des répercussions sur le monde de l'automobile. Ainsi, au niveau international, le Salon de Genève a été annulé, alors que chez nous, le rendezvous biannuel de l'Auto-Expo a été reporté à l'année prochaine. Mais ces péripéties somme toute préoccupantes ne nous empêchent pas de continuer à vivre à fond notre passion pour l'automobile et de célébrer les figures de proue du monde des quatre roues. Ce mois-ci, c'est au tour de Loris Biccochi de passer en couverture du Magazine. Passionné depuis sa plus tendre enfance, cet Italien deviendra pilote d'essai des supercars les plus en vue de la galaxie automobile, de la Bugatti EB 110 à la monstrueuse Chiron, en passant par la bestiale Veyron. Il mettra également en place une académie de pilotage, avec l'idée de transmettre son expérience dans le pilotage à la nouvelle génération.

Vous découvrirez également dans ce numéro un des chefs d'œuvre d'Aston Martin, la Vantage Roadster, ainsi que la Volvo XC90 plug-in. Au rayon des nouveautés nationales, vous en saurez un peu plus à propos du nouveau jeep Cherokee et de la série spéciale Touareg One Million. Comme tous les mois, 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.

### LE JOURNAL DU LUXE

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







# Sommaire

### 8 Motors

- 8 L'actu En bref Nationales par Lina Mouafak
- 10 L'actu En bref Internationales par Lina Mouafak
- 12 L'actu En bref Sécurité routière au Maroc par Lina Mouafak
- 14/15 L'actu En bref Formula E Marrakech par Lina Mouafak
- 16/19 **AutoConcept** Renault Morphoz par Youssef Bennour
- 20/25 **AutoException** Aston Martin Vantage Roadster par Lina Mo
- 26/30 AutoException Volvo XC90 Plug in par Lina Mouafak
- 32/37 AutoException VW Touareg One Millon par Youssef Bennour
- 38/43 AutoException Jeep Cherokee par Youssef Bennour





### Entretien du mois Loris BICOCCHI

Une vie à 400 km/h

# **62 Lifestyle**

62/63 Cigare Gran Habano par Antoine Dalmas

64/67 Art Fries Reytjens 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 - 2<sup>e</sup> étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - Tél.: 05 22 364 869 - Fax: 05 22 369 931 www.gentlemendriversmag.com



par Lina Mouafak

# Le salon automobile Auto-Exporeporté à cause du Coronavirus

A l'instar d'autres évènements d'envergure, le Salon automobile Auto-Expo, qui devait se tenir au mois de juin prochain à Casablanca, a été reporté. Cette décision a été actée à la majorité des membres de l'Association des importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM) lors de son Assemblée Générale tenue le 11 mars 2020.

Dans son communiqué, l'Association explique que : "Face aux inquiétudes soulevées par le Coronavirus, et compte tenu des dispositions prudentielles entreprises par les services publics pour éviter la propagation du virus, il nous est apparu plus raisonnable de reporter la 12e édition de l'Auto-Expo initialement prévue en juin 2020 à juin 2021".

# Marché automobile: la croissance est de retour



Bonne nouvelle pour les importateurs de voitures, le marché automobile sort de sa léthargie en ce mois de février 2020 comme en attestent les dernières statistiques de l'Association des importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM).

En effet, 13 333 unités (voitures particulières + utilitaires légers) ont été écoulées soit une hausse de 15,45% par rapport à la même période de l'année dernière. Quant au cumul des deux premiers mois de l'année, 25 837 véhicules ont été immatriculés, soit une progression de 6,77% par rapport à 2019. A noter que les voitures particulières constituent l'essentiel du volume de ventes du mois dernier, avec 11 804 unités écoulées, soit une progression de 15,43%.

S'agissant du top 3 des meilleures ventes, Dacia reste intouchable et domine le classement avec 3 596 unités vendues et une progression de 23,36% par rapport à la même période de l'année dernière. Renault arrive deuxième avec 1 158 voitures immatriculées, soit une hausse de 14,65%. Enfin, Peugeot occupe la troisième place avec 1 082 unités écoulées, soit une croissance de 8,53%.

Quant au segment des voitures de luxe, il continue toujours à être dominé par Mercedes qui a écoulé 208 voitures, soit un repli de -11,86% comparé à la même période de l'année dernière. BMW occupe la deuxième marche du podium avec 163 modèles écoulés (-15,98%). A rebrousse-poil de cette tendance baissière, Audi enregistre une progression de 10,22% au mois de février avec 151 voitures vendues.

# **Total Maroc** lance la solution Total Card prépayée



Total Maroc simplifie la vie aux PME et professions libérales en lançant la solution Total Card prépayée. Cette dernière permet non seulement d'accéder à une large gamme de produits mais aussi de régler les dépenses en carburant, lubrifiants et autres services de façon simple au sein du réseau de stations-service Total à travers tout le Royaume.

Grâce à la plateforme www.cartecarburantmaroc.com, il est possible de commander la Total Card prépayée et de la recharger en ligne. Le paramétrage est simple, efficace et très complet. Les clients peuvent ainsi sélectionner les produits et services associés à chaque carte (carburant, vidange, lavage, achats en boutique.). et fixer les montants d'achat souhaités et ce, sans aucun dépôt de garantie. Cette plateforme offre également la possibilité de télécharger les factures associées aux achats avec une traçabilité qui est désormais totale. Enfin, il n'est plus nécessaire de se déplacer pour récupérer les cartes, celles-ci étant livrées gratuitement à l'adresse choisie par le client. A travers cette nouvelle offre, Total Maroc s'engage un peu plus auprès de ses clients en leur proposant des produits et services qui correspondent mieux à leurs besoins.





par Lina Mouafak

# **Une Nissan LEAF** parcourt 370 kilomètres en conduite autonome



Avec la Nissan LEAF, le projet HumanDrive financé par le gouvernement britannique par l'intermédiaire du Centre for Connected and AutonomousVehicles (CCVA) et d'Innovate UK, ainsi que d'autres partenaires et mené par Nissan Europe, vient de s'achever avec succès. L'exploit ? Un trajet de 370 kilomètres dans ce modèle électrique qui est, selon Nissan, le plus long et le plus complexe effectué par une voiture autonome à ce jour.

Après 30 mois de travail et avec un investissement de 15,9 millions d'euros, Human Drive a voulu explorer cette technologie et son application sur la route ouverte, ainsi que sa capacité d'apprentissage automatique, basée sur la conduite humaine.

Avec les modèles Nissan LEAF de première génération, équipés d'un GPS, d'un radar, d'un radar LIDAR et d'un système de caméra, le projet de recherche Human Drive consistait essentiellement en deux tests : l'essai routier ouvert "Grand Drive" et des essais sur piste.

Le premier test, "Grand Drive", a consisté en un voyage avec une LEAF autonome de Cranfield, une ville située dans le comté de Bedfordshire, à la municipalité de Sunderland, dans le nord du Royaume-Uni, avec un total de 370 kilomètres.

# **Hyundai** nomme Bang Sun Jeong VP du Moyen-Orient et de l'Afrique



Hyundai Motor Company a annoncé la nomination de Bang Sun Jeong au poste de vice-président de la région Moyen-Orient et Afrique. Basé au siège régional de Dubaï aux Émirats Arabes Unis, Jeong supervisera les opérations quotidiennes et sera chargé de renforcer la présence et la valeur de la marque Hyundai dans toute la région.

M. Jeong a accumulé une vaste expérience chez Hyundai Motor Company, qui l'aidera à mener à bien ses nouvelles fonctions. Auparavant, il avait été vice-président de la division des opérations de Hyundai pour l'Asie Pacifique, l'Afrique et le Moyen-Orient et avait également occupé le poste de directeur exécutif - ventes et marketing pour Hyundai Motor India. Suite à sa nouvelle nomination, M. Jeong a déclaré : "Je suis ravi d'être nommé nouveau vice-président de la division Moyen-Orient et Afrique de Hyundai Motor Company. C'est une entreprise que je connais très bien pour avoir acquis une vaste connaissance de la marque au cours de ma carrière". Jeong remplace Mike Song, qui a été promu et travaillera désormais au siège de la division Genesis. Ce dernier a loué les qualités de son successeur : "Jeong connaît bien la Hyundai Motor Company et je ne doute pas qu'il fera passer la marque au niveau supérieur dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique".

# Ford utilise l'impression 3D pour fabriquer des écrous antivol

L'entreprise américaine a décidé de profiter des possibilités de l'impression 3D pour créer des écrous avec des motifs spécifiques à chaque véhicule, chacun ayant sa propre clé unique qui ne convient à aucune autre voiture.

Un enregistrement d'une seconde de la voix du client sert à créer un dessin sous forme d'ondes sonores. Cette base est ensuite utilisée pour créer les encoches de l'écrou et de la clé qui permettent le fonctionnement.

Les deux éléments sont fabriqués en une seule pièce et sont ensuite séparés. Ainsi, chaque utilisateur aura un écrou et une clé de conception unique, ce qui rendra impossible pour un voleur d'utiliser des outils conventionnels pour retirer les roues.

Raphael Koch, ingénieur de recherche pour les matériaux et procédés avancés chez Ford of Europe, explique l'importance de cette proposition: "Grâce au caractère unique des systèmes d'écrous de sécurité de Ford, les voleurs ne pourront pas voler les roues. Améliorer la sécurité des roues et offrir un plus grand degré de personnalisation ne sont que deux exemples qui démontrent le potentiel de la technologie 3D, appliquée à la production automobile".



# L'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA), nouvelle institution nationale pour une meilleure gestion du dossier de la sécurité routière dans notre pays

NARSA velle à la bonne gestion des métiers relatifs à la sécurité routière et à offrir aux citoyens un service public de qualité :

- Contribuer à l'élaboration, à l'exécution, au suivi des stratégies ainsi que le développement d'expertise dans le domaine de la sécurité routière;
- Consolider et analyser les statistiques et les données dans le domaine de la sécurité routière;
- Mettre en place les programmes relatifs à l'enseignement de la conduite et aux examens pour l'obtention du permis de conduire ;
- Assurer la formation initiale et la formation continue ;
- Procéder aux contrôles techniques et les contres visites techniques des véhicules;
- Délivrer les certificats d'immatriculation, de l'enregistrement etd'homologation des véhicules;
- Produire les documents administratifs électroniques et les remettre aux usagers;
- Gérer le système decontrôle automatisé des infractions ;
- Fournir les équipements de contrôle et de sécurité routière ;
- · Organiser les opérations de communication, de sensibilisation et d'encadrement ;
- · Etablir des plans et des programmes sur l'éducation routière ;
- · Accompagner les collectivités locales pour améliorer les infrastructures routières et l'aménagement territorial;
- · Appuyer, encourager et promouvoir les études et la recherche scientifique ;
- Mettre en œuvreles projets relatifs à l'amélioration de la sécurité routière dans le cadre du partenariat et de la coopération.





par Lina Mouafak

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE MAROC 2019 LA ROUTE TUE MOINS AU MAROC

Véritable fléau qui ronge notre pays, les accidents de la circulation nous coûtent cher en termes de vies humaines et de points de croissance. Heureusement, cette tendance commence à s'infléchir progressivement, comme en attestent les chiffres provisoires du ministère de l'Équipement, des transports, de la logistique et de l'eau, faisant état d'une diminution des accidents mortels de 1,83 % en 2019.

S'exprimant lors de la réunion annuelle du Comité permanent de la sécurité routière (SCRS), M. Amara a déclaré que l'année dernière, il y a eu environ 3.010 accidents mortels, qui ont tué 3.384 personnes, soit 2,9 % des accidéntés, avec 8.417 blessés graves pendant la même période (-3,53 %).

Cependant, les accidents de la circulation sont en constante augmentation, avec un total de 102.737 accidents en 2019, soit une augmentation de 6,9 %, a déclaré le ministre.

M. Amara a déclaré que ces chiffres ne reflètent pas les ambitions de l'exécutif et a appelé à une forte mobilisation de tous les acteurs, pour mettre fin à ce fléau et atteindre les objectifs de la stratégie nationale de sécurité routière 2017 -2026, qui vise à réduire le nombre de décès dans les accidents de la route de 25% d'ici 2021 et de 50% d'ici 2026.

Le ministre n'a pas manqué de souligner l'importance de l'"aspect humain" dans la lutte contre les accidents, en déclarant à cet égard qu'un grand nombre d'accidents de la route pourraient être évités, grâce à une plus grande vigilance des conducteurs.

Dans ce contexte, il a appelé à sensibiliser, éduquer et informer les jeunes générations sur les dangers de la

route et à les initier aux bonnes habitudes, dès leur plus jeune âge.

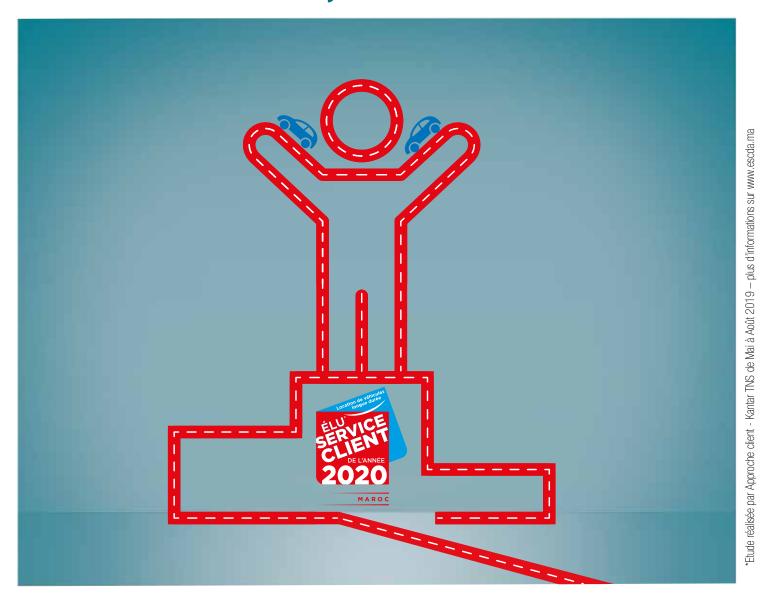
D'autre part, M. Amara a souligné que les accidents ne sont pas dans leur écrasante majorité liés à la qualité des infrastructures, tout en soulignant les progrès importants réalisés dans ce domaine, grâce aux investissements colossaux réalisés au cours des dix dernières années.

Dans le sillage de ces efforts, il y a lieu de souligner le rôle nodal joué par l'Agence nationale de la sécurité routière NARSA (ex-CNPAC), qui a tenu son premier conseil d'administration mercredi 26 février 2020, durant lequel elle a validé le budget 2020, et a pris acte du programme triennal 2020-2022.

S'agissant du budget de l'agence, Benacer Boulaajoul, directeur de la NARSA, a précisé que l'enveloppe de l'exercice 2020 s'élève à 1,447 Md de DH. Il a également insisté dans son intervention sur la nécessité de mettre en place les outils de bonne gouvernance, en vue d'atteindre les objectifs escomptés.

Il y a lieu de noter enfin que la NARSA est également en charge de délivrer, depuis le 1er janvier 2020, les permis de conduire et les cartes grises électroniques.

# POUR LA 3<sup>ème</sup> FOIS CONSÉCUTIVE, NOTRE RÈGLE N°1, NE JAMAIS ÊTRE N°2!



### 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







L'écurie Nissan e-dams a réussi à tirer son épingle du jeu lors de la cinquième manche de la Formule E qui s'est déroulée dans la ville ocre, le 29 février 2020, grâce à la bonne prestation de ses pilotes expérimentés, le suisse, Sebastien Buemi et le britannique Oliver Rolland, qui ont décroché respectivement les 4e et 9e places. Ces derniers étaient dans une bonne disposition, signe de la confiance qui gagne de plus en plus le team comme l'a confirmé Michael Carcamo, directeur mondial des sports mécaniques de Nissan,

avant la course : « fort de la performance réalisée récemment à Mexico, tous les ingrédients étaient réunis pour réussir notre course à Marrakech ».

A noter que l'équipe Nissan a participé également au cours du week-end à une séance Rookie Test, le lendemain de la course, avec Mitsunori Takaboshi et Jann Mardenborough, les pilotes de réserve et d'essai. Rappelons que le team s'est déjà forgé un joli palmarès depuis son entrée dans ce championnat en ayant gagné 16 fois et remporté 33 podiums sur les 63



par Youssef Bennour

# CONCEPT

# RENAULT

# **MORPHOZ**

# LE LOSANGE DU FUTUR

Renault a conçu un concept-car entièrement électrique, qui peut être rallongé au besoin et dont la gamme peut être élargie, en fonction des besoins de son utilisateur.



# MORPHOZ



## Motors

Baptisée Morphoz, la voiture électrique est dotée d'une carrosserie extensible, qui peut

passer d'une version courte, destinée à la ville, à une version plus longue, pour le voyage.

En plus d'un groupe motopropulseur entièrement électrique, avec un système de partage des batteries, la voiture dispose d'une autonomie de conduite de niveau trois et d'un système alimenté par l'intelligence artificielle (IA), qui permet au véhicule de reconnaître son conducteur à l'approche.

La version urbaine de la voiture mesure 4,40 mètres de long et son empattement est de 2,73 mètres. Elle est alimentée par une batterie de 40 kilowatts-heure (kWh), qui a une autonomie de 400 km pour les trajets quotidiens.

En mode voyage, la voiture atteint 4,80 mètres de long, avec un empattement de 2,93 mètres, ce qui crée un intérieur plus spacieux, avec plus d'espace pour les jambes et pour deux valises supplémentaires.

Une batterie supplémentaire de 50 kWh peut être



ajoutée à la voiture en mode voyage, ce qui lui donne une batterie combinée de 90 kWh, qui porterait l'autonomie de la voiture à 700 km.

La voiture serait mise en mode voyage à une station prédéterminée, où les batteries partagées seraient stockées. C'est là que s'ouvrirait le plateau inférieur de la voiture et que serait installée la batterie supplémentaire.

Lorsque le conducteur atteint sa destination, il peut s'arrêter à une station pour rendre la batterie

supplémentaire, ce qui permet de retrouver la capacité initiale de 40 kWh et la configuration de ville plus petite de la voiture.

La station rechargera les batteries jusqu'à ce qu'elles soient nécessaires à un autre véhicule. En attendant, elle utiliserait les batteries pour stocker l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelables ou pour alimenter les stations de vélo en libre-service ou l'éclairage public.



par Lina Mouafak

# **ASTON MARTIN**

# **VANTAGE ROADSTER**

# UNE PERFORMANCE SANS COMPROMIS







Esthétiquement, l'introduction de la Vantage Roadster s'accompagne d'une série de nouvelles options dans toute la gamme Vantage. Pour célébrer le 70e anniversaire de la Vantage, Aston Martin propose en option la fameuse calandre à lamelles, disponible sur les coupés et les roadsters, en remplacement de la calandre "chasseur", inspirée des circuits, qui équipe le coupé depuis son lancement en 2018. Une nouvelle gamme de jantes en alliage est également proposée en option, avec un choix de finitions.

Alors que la Vantage Roadster reflète la vitesse et les performances exceptionnelles du Coupé dans les virages, la conception de la carrosserie lui est propre. La capote en tissu, bien ajustée, est dotée d'un mécanisme compact de pliage en Z motorisé, qui assure un fonctionnement rapide (capsulage en 6,7 secondes ou décapsulage en 6,8 secondes à des vitesses allant jusqu'à 50 km/h). En fait, le toit de la Vantage Roadster a le cycle de fonctionnement complet le plus rapide de tous les systèmes de cabriolet automatique. De plus, la hauteur de pavillon impressionnante et basse est

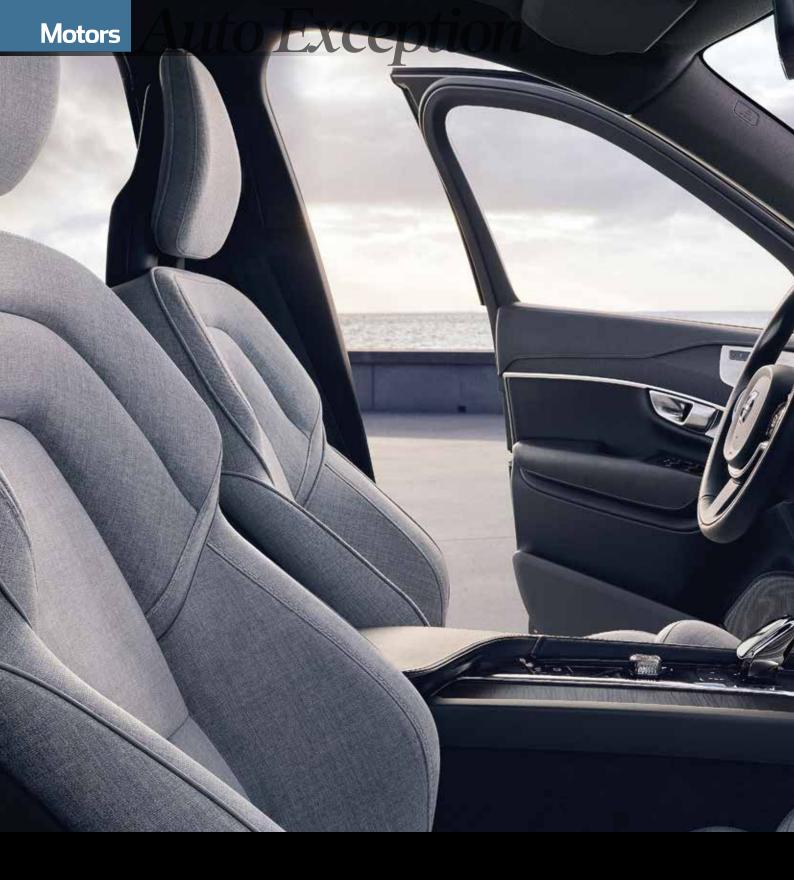












Visuellement, le XC90 est très impressionnant. Il mesure près de 5 mètres de long et le plafond est assez haut. En fait, même les roues de 22 pouces ne semblent pas particulièrement grandes, intégrées dans l'ensemble. Les feux avant entièrement composées d'une ligne de LED, stylisent l'avant, qui a l'air beaucoup plus moderne et donne beaucoup de personnalité au SUV suédois.

Quand on ouvre la porte, on trouve ce qui est probablement le meilleur intérieur de tout le segment en termes de luxe et de qualité de finition. Le soin que la société suédoise a apporté à chaque détail est tout simplement sublime. Il n'y a pas une seule zone qui soit de mauvaise qualité. Le cuir des sièges est extrêmement souple, tout comme celui qui recouvre la majeure partie de la cabine et du volant. Le tableau de bord comporte plusieurs surfaces en bois. Mais du vrai bois, nu, surprenant au toucher. Et il est combiné avec de l'aluminium de qualité supérieure. Volvo a poussé tellement loin le souci du détail qu'elle s'est même attelée à soigner l'apparence du levier de vitesses, conçu en verre transparent et rétro-éclairé la nuit. L'intérieur, comme on peut l'attendre d'une voiture de cette taille, est très confortable. L'espace pour les



692 litres, qui devient un impressionnant 1.900 litres lorsque les sièges sont rabattus.

Parmi les principaux équipements au catalogue, citons le toit ouvrant panoramique, le spectaculaire système de son Bang & Olufsen qui, en plus d'être extrêmement puissant, est une merveille visuelle et la caméra à 360°, très utile pour garer une voiture de cette taille. Mais au-delà de toutes ses qualités, la piècemaîtresse de cette version est son système de propulsion hybride. Avec 408 ch et 640 Nm de couple,

230 km/h Vitesse max: 0 à 100: 5.8 s2.3 I/100 km Consommation: Autonomie: --- km









C'est en 2002 que le Touareg a fait son entrée sur le marché et 17 ans plus tard,

il a célébré un résultat qui témoigne du succès commercial qui a caractérisé sa carrière

jusqu'à présent. Fort d'une attractivité qui ne se dément pas, le SUV phare

de la marque a atteint la barre symbolique d'un million d'exemplaires, confirmant la réussite de sa troisième génération, lancée en 2018. L'exemplaire anniversaire est sorti de l'usine de Bratislava er Slovaquie.

Esthétiquement, le Touareg déjà élégant et statutaire, devient encore plus irrésistible dans sa livrée « One Million » , sublimée par la peinture Sechura Beige, en option. Ainsi en est-il des projecteurs Matrix IQ Light à l'avant et des feux arrière assombris avec clignotant dynamique. Les passages de roues et le



# Motors Auto Exception

décoratifs de Silver Wave contribuent à renforcer le caractère particulier de l'édition spéciale du Touareg.

Et pour le bonheur des technophiles, la planche de bord est réhaussée par la présence d'un cockpit numérique et du cockpit dit "Innovision", avec un grand écran tactile central de 15 pouces, qui contrôle tous les aspects du système d'info-divertissement du véhicule, la climatisation et les sièges chauffants, entre autres.

Sous le capot, pas de changement en revanche,

puisque cette version a droit à l'excellent moteur V6 TDI turbodiesel de 3,0 litres, délivrant 259 ch et 600 Nm de couple, qui équipe déjà les versions standard. Le moteur est géré par une boîte à vitesses automatique à huit rapports et une transmission intégrale 4MOTION. Grâce à ce bloc puissant, le SUV allemand accroche 235 km/h en vitesse de pointe et s'affranchit de l'exercice du 0 à 100 km/h en seulement 6,1 secondes. Il reste enfin à préciser que cette version de prestige est proposée à 800.000 DH, hors taxe de luxe.











La Jeep Cherokee existe depuis pas moins de 44 ans, une période au cours de laquelle elle a changé et évolué, tout en conservant les qualités qui lui ont permis de gagner les faveurs de quatre millions de clients dans le monde. Sa robustesse, sa fiabilité et ses capacités tout-terrain sont autant de caractéristiques de ce modèle emblématique.

Ce SUV de taille moyenne a été mis à jour dans sa cinquième génération, gardant une fois de plus ses piliers intacts, mais ajoutant de nouvelles caractéristiques de conception, un habitacle plus raffiné, plus d'équipements et de nouveaux moteurs. Esthétiquement, les groupes optiques audacieux du modèle précédent, très frappants par leur aspect tranchant et répartis en deux parties, ont cédé la place à de nouveaux phares Full LED, au design plus conventionnel. Le capot, en aluminium, change également et intègre la grille caractéristique de la Jeep à sept fentes, avec chacun des trous élégamment chromés sur le bord.



À l'intérieur, il est difficile de constater une rénovation importante, car la planche de bord ne comporte que des touches mineures, comme l'agrandissement du compartiment avant de la console centrale ou un nouveau cadre pour la base de la boîte à vitesses. L'intérieur est toujours aussi beau, avec des détails en noir piano ou en chrome satiné.

Quant aux sièges, ils offrent un bon maintien comme le suggère leur dessin réussi et peuvent être habillés de tissu noir ou noir/beige ou de cuir noir. Les sièges arrière sont spacieux et la banquette se déplace longitudinalement, pour favoriser l'habitabilité ou le volume de chargement selon les besoins. Ce volume a augmenté de 70 litres, pour fournir une capacité de chargement de 570 litres.

Toutefois, l'innovation la plus significative est l'incorporation de la quatrième génération du système multimédia Uconnect. Selon le niveau d'équipement, le nouveau Cherokee dispose d'un écran tactile de 7 ou 8,4 pouces, d'une connectivité avec Apple CarPlay









# Motors Entretien du mois



#### Comment est née votre passion pour les voitures?

Tandis que mes amis d'enfance étaient passionnés de football et de Calcio plus précisément, moi j'étais focalisé sur les voitures. Je me posais toujours la même question : comment serait ma voiture ? J'avais en tête l'ambition de construire ma propre voiture tout seul. Je pensais que c'était possible. C'était un rêve d'enfant, bien sûr. Donc ma passion était consubstantielle à mon existence..lnitialement, tout a commencé avec Lamborghini. Je vivais à Sant'Agata et j'allais au lycée technique, car je voulais devenir mécanicien. Et un jour j'ai appris que Lamborghini cherchait à recruter des jeunes pour le département « Expérience », dont un magasinier. Donc, je me suis dit je dois y aller, je dois y aller... C'était très difficile pour mon père d'accepter un tel choix.Lui qui était menuisier travaillant les samedis et dimanche pour construite la maison et nous permettre d'étudier. Mais finalement, mes parents ont cédé devant mon insistance.

#### Comment a débuté votre carrière chez Lamborghini?

En tant qu'étalagiste, je restais loin des voitures, mais je m'intéressais à la mécanique, et n'arrêtais pas de poser des questions et on m'expliquait tout. Je n'étais pas un entreposeur normal, car j'étais le seul qui courait pour aller chercher un embrayage, le seul qui salissait les voitures juste pour pouvoir les remettre au lavage et pouvoir les conduire même quelques mètres (rires.). Mon intérêt pour l'automobile a été remarqué et un an plus tard, je suis devenu mécanicien. Quelque temps après, j'ai pu monter pour la première fois dans une voiture de sport pour la tester, une Lamborghini Countach. Avec cette voiture, j'avais déjà rempli mon plus grand rêve à 20 ans et j'ai pu en profiter encore longtemps.

### Le passage chez Bugatti était un rêve pour vous?

Paolo Stanzani, designer et développeur chez

Lamborghini m'a appelé un jour et m'a invité à un rendez-vous. Il m'a parlé du projet d'intégrer Bugatti et m'a tout de suite demandé si j'étais intéressé par ce nouvel emploi. Son cahier des charges : aider à développer en tant que pilote d'essai une nouvelle voiture de sport à quatre roues motrices, un V12 et quatre turbos. Pour moi, l'emploi était parfait, car je voulais me développer, conduire des voitures encore plus rapides.

Tout était nouveau avec l'EB110, il n'y avait pas de points de référence, donc j'ai pu tester beaucoup de choses. De plus, la puissance incroyable de 560 ch en GT et jusqu'à 610 ch en SS et une vitesse maximale à 8.250 tours : tout cela respirait l'univers de la course.

#### Quel fut votre meilleur souvenir chez Bugatti?

L'EB110 fut la meilleure expérience humaine et professionnelle de ma vie, à laquelle je repense avec plaisir et affection. Une voiture pure, puissante et imbattable en son temps. Et parmi les temps forts de cette expérience, l'homologation de la vitesse maximale de 342 km/h pour l'EB110 GT et le record du monde au gaz naturel de 344,7 km/h en juillet 1994. À la fin du monde, parce que pour moi, si le monde automobile s'arrête, ce serait la fin du monde, j'aimerais mourir dans cette voiture, être assis et regarder le monde tomber; parce que pour moi, ce fut une part importante de ma vie. Je ne résiste pas aux charmes de la Supersport.

### Même après votre départ de Bugatti, vous étiez encore très attaché à l'EB110?

Oui, je ne pouvais pas vivre sans cette voiture. Je me lançai à Monaco en tant que pilote d'essai pour une équipe de voitures GT et je conduisis une EB110 SS dans la catégorie suprême des GTS1 de la compétition IMSA et durant les 24 Heures du Mans, en catégorie GT1. Je suis encore étonné de voir à quel point la





### Biographie:

**1958 :** Naissance à Sant'Agata Bolognese

1974: Recrutement chez Lamborghini comme manutentionnaire du département d'expérience 1975 : Mécanicien au sein du département d'expérience

**1976 :** Pilote d'essai chez Lamborghini

1987 : Rejoint Bugatti en tant que pilote d'essai

**1994 :** Enregistre le record de vitesse d'une voiture au méthane :Bugatti EB110 à 344,7

**2003 :** Reprend du service chez Bugatti pour développer la Veyron

2009 : Fonde l'académie de pilotage Loris Bicocchi 2017 : Nommé responsable de la R & D et pilote d'essais officiel de la société Mazzanti

# Motors Entretien du mois

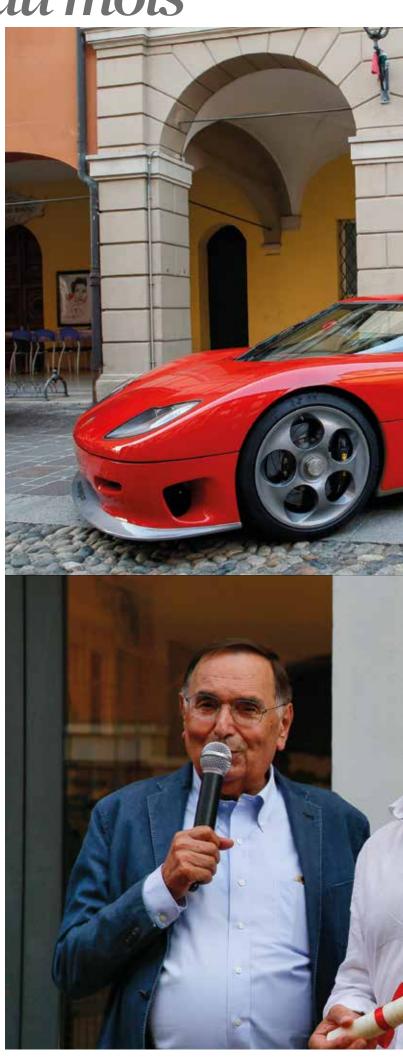
### LORIS BICOCCHI UNE VIE À 400 KM/H

voiture est moderne aujourd'hui. Directe, propre, légère et très rapide. Elle est excellente sur la route et offre un haut niveau d'adhérence.

Avec la Veyron, c'était le passage à une autre dimension? Effectivement. En 2000, je reçois l'appel d'un ami ingénieur, qui travaillait au nouveau site de Bugatti à Molsheim en France, me demandant si je voulais participer à un nouveau projet. Comme pour l'EB110 à l'époque, tout était nouveau pour la Veyron. Il n'y avait pas de prédécesseur et une puissance de plus 1.000 chevaux, avec une vitesse maximale dépassant les 400 km/h était inimaginable. Durant les années suivantes, j'ai testé et développé une nouvelle fois la voiture la plus rapide du monde. Je me suis concentré spécifiquement sur le châssis, les suspensions, les freins, les pneus et la direction. Les essais étaient un vrai défi, car Bugatti entrait à nouveau dans un champ de vitesses inconnu pour des voitures de série. Mon objectif était de réussir à obtenir cette force d'appui incroyable sur le sol, afin de rendre l'hyper-sportive la plus accessible possible en termes de conduite. Lors des tests finaux pour l'aérodynamique et la vitesse, chaque détail, quel qu'en soit l'importance, était scruté à la loupe. L'angle d'inclinaison des flaps, de l'aileron ou du diffuseur à un millimètre près peut complètement changer le comportement de conduite de la voiture, surtout à très haute vitesse. Nous devions donc nous rapprocher à petits pas vers la configuration optimale. C'était une recherche de perfection absolue.

#### Et quid de la Chiron?

J'ai dû faire appel encore une fois à mon expérience pour tester et développer la Chiron. Ce fut un autre challenge de ma carrière. J'ai conduit des milliers de kilomètres sur routes ouvertes, pistes d'essai, lors de tests de chaleur, de froid aux quatre coins du monde, afin d'optimiser les qualités de ce monstre, qui à bien des points était différent de ce qu'était la Veyron. La Chiron n'est pas une évolution, mais une toute nouvelle voiture, car avec un nouveau design sont modifiés également l'aérodynamique, le châssis, le moteur et la direction, absolument tout. La direction hydraulique est remplacée par une direction électrique, encore plus fine, directe et précise, avec une réactivité encore meilleure que sur la Veyron. De plus, la motorisation à quatre roues motrices est plus précise, permet une meilleure performance sur la route et offre une meilleure traction. La Chiron se conduit de manière encore plus dynamique, mais également plus sûre et détendue. Nous avons tout simplement rendu le parfait encore meilleur.





**Qu'est-ce qui vous a marqué le plus dans cette voiture?** Ce qui m'impressionne le plus sur cette hyper-sportive, ce n'est pas tellement sa puissance et sa performance extraordinaires, mais la facilité de conduite.

#### La facilité de conduite est donc la philosophie qui soustend la conception des hypercars de Bugatti?

Les Bugatti Veyron ou Supersport, n'ont jamais été les meilleures voitures sur un tour de circuit du Nordschleife. Cela n'a jamais été l'objectif de Bugatti et ce ne fut pas une conséquence, mais un choix. Depuis la conception de la voiture, l'objectif fut de créer un monde à part, un segment à part, fournissant aux clients de Bugatti un certain type de voiture. Bien sûr, ce que je peux dire avec la sérénité et la tranquillité du parler vrai est que nous avons beaucoup travaillé pour rendre la voiture stable, avec l'objectif de dépasser les 400km/h, tout en préservant une certaine facilité de conduite. Nous avons aussi travaillé avec Michelin sur le châssis, les suspensions, l'aérodynamique et aujourd'hui, vous pouvez conduire la voiture en étant détendu, si vous pouvez être détendu à 430 km/h. C'était l'objectif.

#### Vous avez contribué au développement de nombreux hypercars, en tant que pilote d'essai. Que pouvez nous dire à ce sujet?

J'ai aidé Bugatti à développer la Veyron, conduisant des prototypes à des vitesses avoisinant les 402 km/h à Nardo. J'ai également contribué au développement de nombreux supercars emblématiques, y compris la Lamborghini Countach, la Bugatti EB110, la monstrueuse Dauer 962, ainsi que la Pagani Zonda et l'originale Kœnigsegg CCX. Ma contribution la plus récente est bien entendu celle à la monstrueuse Bugatti Chiron.

## Entre autres missions, vous vous êtes occupé à un moment des hypercars du Sultan de Brunei. Raconteznous cette expérience...

J'ai commencé à voyager à travers le monde pour développer les Bugatti. Ceci m'a amené à prendre en charge toutes les Bugatti Supersport du Sultan (il en avait cinq). Une fois là-bas, marchant dans les espaces infinis dans lesquels ses plus de deux mille supercars étaient entreposés, je me suis arrêté pour regarder les 37 Lamborghini de la collection. J'ai été chargé de m'occuper d'eux aussi, puis de ses cinq Porsche 962 Le Mans Dauer, ainsi que de ses innombrables McLaren F1 et GTR. J'ai longtemps été coincé parmi ces créatures incroyables. Je les ai tous développées et je suis retourné en Italie, quand un nouveau projet est né près de Modène.

# Qu'est-ce qu'on ressent quand on pilote deux bolides (CC8 et Veyron) qui se bagarrent pour le titre de l'hypercar le plus rapide du monde?

C'est au Salon de Paris en 2000 que j'ai vu pour la première fois cette étrange et furieuse voiture suédoise, que j'allais bientôt apprendre à appeler Kœnigsegg. À l'époque je développais la nouvelle Bugatti Veyron. Et à la demande de Christian Von Koenigsegg, j'allais

Motors Entretien du mois

### LORIS BICOCCHI UNE VIE À 400 KM/H

faire la même chose pour son hypercar, peu après. Il s'agissait de deux hypercars impressionnants et très différents, les plus brutaux de tous et les plus nobles. Tous deux visaient très haut, mais la Veyron a été la première voiture à dépasser la barre des 400 km/h. Je me rendais souvent en Suède, si souvent que Christian m'a suggéré d'envoyer la CC8 à Bologne pour gagner du temps. Je l'avais avec moi, sous ma maison de Castelfranco Emilia, quand personne dans notre région n'avait la moindre idée de ce qu'était cet animal bouffi et musclé. J'étais suspendu au milieu de ces deux titans, tous deux en guerre pour la voiture la plus rapide du monde, même aujourd'hui.

### En parlant de vitesse, vous avez eu un accident spectaculaire, lors d'un de vos essais. Qu'est ce qui s'est passé exactement?

Ce fut l'un des premiers tests que nous avons effectué avec la Veyron, sur le circuit de Nardo. Durant la première année, il n'y avait que des ingénieurs motoristes, puisque seuls le moteur et la boite à vitesses suscitaient l'intérêt et rien d'autre. Je suis parti un dimanche de 2002 ou 2003 pour faire des essais sur le circuit de Nardo, afin de tester les échangeurs de chaleur, de l'huile et de l'eau. Et à un certain moment, ils m'ont demandé de mettre le pied au plancher. Et comme vous savez la piste de Nardo est équilibrée jusqu'à 240 km/h. Après, vous commencez à tourner, à tourner. À 360 km/h, il faut résister à une force latérale autour de 0,30-0,35 g, ce qui reste une valeur importante. C'est quelque chose que les pneus n'apprécient guère, en raison de la hausse de la température. Malgré cela j'ai continué à tourner à fond. Après le premier tour, ils ont analysé les paramètres et ils m'ont demandé si je pouvais faire deux tours supplémentaires, parce qu'ils ont remarqué que les températures augmentaient toujours. J'ai rétorqué que c'était beaucoup, mais que j'allais tenter de le faire. À la fin du deuxième tour, alors que j'étais aux alentours de 395 km/h, j'ai entendu un bruit et en une fraction de seconde, je n'ai plus rien vu. Le pneu avant gauche ayant explosé, il arracha l'aile et le capot qui ont collé sur le pare-brise qui s'est brisé en mille morceaux...Donc à cette vitesse ahurissante, j'étais incapable de voir devant moi. Du coup, j'ai heurté la glissière de sécurité, ce qui a entraîné l'explosion du pneu gauche et le bris des suspensions. La violence du choc a projeté ma tête contre la vitre latérale.... Heureusement que je portais un casque. Ce qui a aggravé la situation est que la pédale de frein ne répondait plus. Je réussis finalement à arrêter la







voiture en la frottant progressivement contre le rail de sécurité, mais le coup de théâtre a été le blocage de la porte que je réussis finalement à ouvrir en lui assénant des coups de pieds violents. Le plus drôle dans cette histoire a été la demande de dédommagement faite par le centre technique de Nardo pour les 1.800 m de rails endommagés, que Bugatti a réglé sans sourciller.

### Pourquoi avez-vous pensé à fonder une académie de pilotage?

L'idée était de transmettre mon expérience dans le pilotage à la nouvelle génération et de détecter de réels talents prometteurs. J'ai alors fondé l'Académie Loris Bicocchi, en 2009 au Centre technique de Nardò, avec l'intention d'enseigner le métier de pilote d'essai. Pour ce projet, j'ai choisi de faire appel à l'agile KTM X-Bow, dont j'avais développé le châssis, pour le compte de Dallara. J'ai rebâti ce projet avec mon ami Davide Cironi, sous le nom de Drive Experience Academy. Maintenant, tout se passe au cœur de la MotorValley, à l'Autodrome de Modène, en trois jours intenses entre les cours théoriques en classe et la conduite sur piste d'une Mazda MX-5 préparée.

### Pour vous, quels sont les projets qui ont représenté une déception ?

Beaucoup de projets intéressants au fil des ans n'ont malheureusement pas été couronnés de succès, comme la nouvelle gamme Lotus de Wolf Zimmerman, dans laquelle j'ai été impliqué ou comme l'hypercar marocain Laraki Fulgura ou Dunca, un projet roumain fou, qui visait 3.000 ch et 500 km/h, avec des moteurs avant et arrière.

#### Votre passion pour la vitesse est-elle toujours intacte? Mon désir d'adrénaline et de vitesse ne s'est pas encore estompé, mais il s'approche de son déclin.

#### Sur quel projet travaillez-vous aujourd'hui?

Fraîchement sorti du lancement de la Bugatti Chiron, j'ai débarquéchez la société italienne Mazzanti Automobili, où j'ai été nommé responsable de la R & D et pilote d'essai officiel, pour poursuivre le développement d'une voiture de sport haute performance appelée Evantra Millecavalli. La rencontre avec Luca Mazzanti m'a inspiré. Je me suis immédiatement mis au diapason et je suis tombé amoureux de la philosophie de sa société, Mazzanti Automobili ... Après avoir conduit Evantra, nous avons commencé par le plus important projet du présent, Evantra Millecavalli, toujours avec un œil regardant vers l'avenir.

### Quelles sont les voitures que vous rêvez d'avoir dans votre garage?

Après des décennies de travail pour Bugatti, l'EB110 et l'hyper-sportive Chiron sont les deux voitures que j'imagine dans le garage de mes rêves.





# Fries Reytjens

Fries Reyntjens, est un artiste basé en Belgique. En 2000, Il a obtenu son diplôme de maître en beaux-arts. Depuis, il travaille en tant que graphiste et artiste peintre, spécialiste en tableaux de voitures.

En manipulant habilement lesréférences historiques, Il insiste sur les qualités dramatiques du sujet. Son objectif est de créer une œuvre qui procure plaisir et valeur artistique. Il a vendu des œuvres à des entreprises et des collectionneurs privés partout en Europe.

www.motor-art.be fries@motor-art.be





2011

2012

2013

2014

2015

LOEB









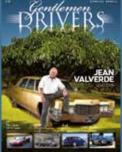








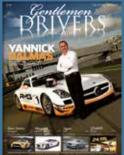










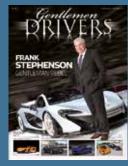


























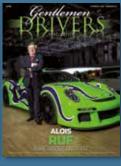


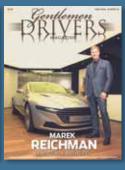


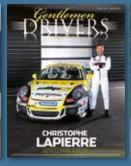






















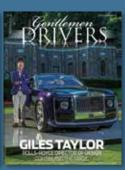
















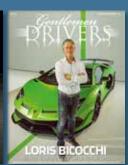






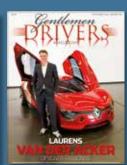






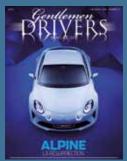


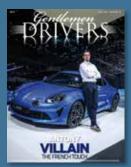








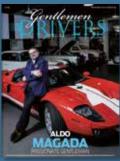








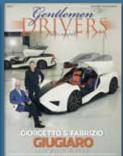
















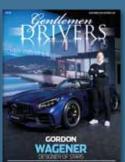


















### Bulletin d'abonnement

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

### MES COORDONNÉES

Nom :		
Prénom :		
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







En réponse aux Hautes Orientations de Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, Que Dieu L'assiste,
Bank Of Africa a le plaisir de participer au programme national d'accompagnement et de financement des petites entreprises et porteurs de projets.





# INTELAK #LIKOUM

ENTREPRENEZ, VOUS ÊTES ACCOMPAGNÉS!
FINANCEMENT - FORMATION - ASSISTANCE

0522 42 15 43

www.intelaklikoum.ma

BANK OF AFRICA