

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



AC-515 YT

ALBERTO
PIRELLI
UNE SAGA FAMILIALE

Mon service client via **WhatsApp**



Maroc Telecom vous simplifie la vie avec votre **nouveau service client via WhatsApp !**

Il vous suffit d'envoyer un message **WhatsApp** au **06-68-000-115** pour le **fixe et internet** ou **06-68-000-555** pour le **mobile** et laissez-vous guider en toute simplicité !



@ **06 68 000 115**

📱 **06 68 000 555**



Dans une conjoncture difficile pour la presse écrite où nombre de supports sont à l'agonie et où le secteur de l'automobile a du plomb dans l'aile des suites de l'impact négatif de la pandémie du COVID-19, nous nous sommes efforcé grâce à votre soutien et celui de certains annonceurs à sortir ce numéro afin d'entretenir la flamme de la passion de l'automobile qui nous unit.

Le personnage qui a fait la couverture de ce numéro porte un nom de famille très connu mondialement. Il appartient à la famille Pirelli qui a contribué au progrès de l'automobile et du sport auto à travers ses pneus innovants. Alberto Pirelli est également un pilote de Rallye aguerri et le promoteur de la course « Raceday » devenu très populaire en Italie.

Au menu également une sportive de haute voltige, l'Aston Martin Superleggera Volante, ainsi que la nouvelle BMW Série 2 Gran Coupé et le technologique Volvo XC90 Plug In.

Il ne me reste plus chers lecteurs, qu'à vous souhaiter une très bonne lecture, tout en vous invitant à respecter les règles de prudence pour sauver vos vies et celles de ceux qui vous sont chers.

LE JOURNAL DU LUXE

DU LUNDI AU VENDREDI À 8H54, 12H45 ET 18H30

LUXE  RADIO
— ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE —





Sommaire

8 Motors

- 8 **L'actu** En bref **Nationales** par Lina Mouafak
- 10 **L'actu** En bref **Internationales** par Lina Mouafak
- 12/15 **AutoConcept** BMW i4 Concept par Youssef Bennour
- 16/21 **AutoException** Aston Martin DBS par Lina Mouafak
- 22/27 **AutoException** Volvo XC 90 Plugin par Lina Mouafak
- 28/33 **AutoException** BMW Serie 2 Gran Coupé par Youssef Bennour



34 >43 Entretien du mois **Alberto PIRELLI** Une saga familiale

- 44/51 **AutoLégende** Saga Pirelli par Hamid Benmaarouf

52 Lifestyle

- 52/53 **Cigare** Cohiba Siglo VI Gran Reserva par Antoine Delmas
- 54/55 **Art** Marco Bellavere par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar - Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél.** : 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

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



44



16



28



34

10

STELLANTIS
PSA FCA
GROUPE FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES



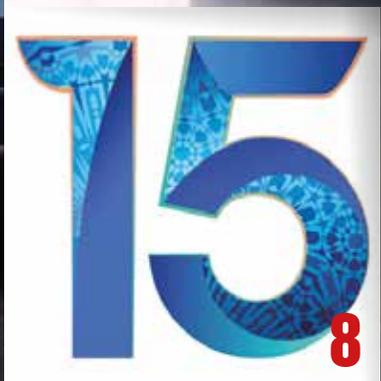
22



10



52



8



10

Ghibli Hybrid, le premier véhicule électrifié de Maserati

Avec la nouvelle Ghibli Hybrid, la marque au Trident entre dans l'ère de l'électrification. Le choix de la berline a été bien étudié dans la mesure où plus de 100 000 unités ont été produites depuis son lancement en 2013.

Au niveau design, le changement majeur est la couleur bleue, choisie pour identifier toutes les voitures dotées de la technologie hybride. Ce modèle a également subi un léger lifting à l'avant matérialisé par une nouvelle calandre, avec des barres redessinées pour représenter un diapason. Dans la même veine, des changements importants ont concerné l'arrière de la voiture, où les blocs optiques ont été complètement redessinés en forme de boomerang.

La technologie hybride exploite l'énergie cinétique que la voiture accumule lorsqu'elle est en mouvement, la récupère et la transforme en électricité lors de la décélération et du freinage, avant de la stocker dans une batterie. Le groupe motopropulseur combine un moteur à combustion interne (4 cylindres turbo d'une cylindrée de 2,0 l) avec un alternateur de 48 volts et un compresseur électrique. Grâce à une puissance maximale de 330 ch et un couple de 450 Nm délivré dès 1 500 tr/min, la berline accroche 255 km/h en vitesse de pointe.

A noter que la nouvelle Ghibli Hybrid représente la première étape d'un plan qui conduira à l'électrification de tous les futurs modèles Maserati.

Vivo Energy Maroc élargit son soutien à tout



son écosystème

Afin de réduire l'impact de la crise sanitaire actuelle sur ses partenaires, Vivo Energy Maroc, la société en charge de la distribution et de la commercialisation des carburants et lubrifiants de marque Shell au Maroc et de gaz de pétrole liquéfié de marque Butagaz, a renforcé ses mesures de prévention. Cette démarche

concerne l'ensemble de son écosystème, notamment les mécaniciens, chauffeurs routiers, chauffeurs de taxi, pompistes et gérants de stations-service Shell.

« Vivo Energy Maroc à travers la marque Shell et Butagaz est présente au Maroc depuis près de 100 ans. Nous sommes une entreprise profondément attachée au Maroc avec un héritage et des liens forts avec le Royaume. Il est important pour nous de pouvoir contribuer et aider en cas de besoin. Face à cette pandémie, la décision a été évidente et a visé à aider nos partenaires, ainsi que les personnes qui sont en première ligne et ceux qui sont les plus touchés. Dans ce contexte où le virus est toujours en circulation, il est crucial qu'on reste tous vigilants et qu'on maintienne le respect de l'ensemble des mesures sanitaires mises en place » a déclaré George Roberts, Directeur Général de Vivo Energy Maroc.

Vivo Energy Maroc a mis à disposition une panoplie d'aides destinés à tout son écosystème. Ainsi, les pompistes ont eu droit à la distribution de bons d'achats. Cette opération touche l'ensemble des stations-service Shell du Royaume. Des paniers alimentaires sont également distribués aux chauffeurs routiers et aux mécaniciens partenaires de l'entreprise en partenariat avec La Banque Alimentaire du Maroc. Vivo Energy Maroc soutient également ses partenaires pour leurs besoins en trésorerie.

Un nouveau PDG à la tête du Groupe FCA Morocco

A compter du mois de Juillet 2020, Fiat Chrysler Automobiles Morocco a un nouveau PDG en la personne de M. Pierre-Martin Bos, qui succède à M. Francesco Monaco. Justifiant d'une ancienneté de 18 ans au sein du Groupe Fiat, M. Bos est titulaire d'un diplôme et d'un master en Ingénierie mécanique. Avant son arrivée au Maroc, il officiait en tant que PDG en Afrique du Sud. Il succède à M. Francesco Monaco appelé à relever un nouveau défi au siège à Turin, celui de développer un réseau Après-vente Mopar et d'accroître les ventes et parts de marché des grands distributeurs et revendeurs internationaux, pour la Région EMEA. M. Bos a gravi les échelons au sein du Groupe après avoir réalisé de multiples succès dans plusieurs marchés. Ainsi, il a débuté en tant que Coordinateur Marketing et Ventes des véhicules lourds d'occasion (Italie), puis Responsable Logistique Approvisionnement International (USA), et Responsable Garantie de FCA France.



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS



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

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

MEILLEURE BANQUE PRIVÉE AU MAROC EN 2019 POUR EUROMONEY

Ferrari perd les droits sur le design de sa 250 GTO

En 2019, un tribunal italien a déterminé que la Ferrari 250 GTO était une œuvre d'art et ne pouvait pas être reproduite sous forme de kit-car. Sans se laisser décourager, la société Ares Design, basée à Modène, a fait appel de cette décision et aujourd'hui, les médias des deux côtés de l'océan Atlantique rapportent que la division d'annulation de l'Office de protection intellectuelle de l'Union européenne a annulé la décision du tribunal italien.

Selon les règles de l'UE, une marque peut être révoquée si elle n'a pas fait l'objet d'une utilisation véritable et continue dans un délai de cinq ans. Ferrari a affirmé l'avoir fait, bien qu'il s'agisse de voitures jouets et de modèles réduits, et non de voitures qui peuvent être conduites.

Area Design est surtout connu pour sa Panther Progettouno, une récréation de la DeTomaso Pantera, basée sur les bases de la Lamborghini. Maintenant, grâce à cette décision historique, Ares peut se tourner vers la reconfiguration de la voiture la plus chère du monde. Pour rappel, Ferrari a produit 39 de ses 250 modèles GTO au début des années 1960 et elles sont devenues les plus chères des voitures de collection, se vendant pour pas moins de 80 millions de dollars.

Seule consolation pour la marque au cheval cabré, l'autorisation à conserver la marque pour la fabrication de modèles réduits.

Stellantis, nom du nouveau groupe issu de la fusion de FCA et PSA

Alors que le projet de fusion à 50/50 progresse tel que défini dans l'accord de fusion annoncé le 18 décembre 2019, Peugeot S.A et Fiat Chrysler Automobiles franchissent une étape majeure et annoncent que la dénomination sociale du nouveau groupe sera Stellantis. Stellantis est issu du verbe latin « stello » qui signifie « briller d'étoiles ». Il s'inspire de cet alignement nouveau et prometteur de marques automobiles légendaires et de cultures d'entreprise fortes qui, en s'unissant, créent l'un des nouveaux leaders de la prochaine ère de la mobilité. Le processus de création du nouveau nom a débuté peu de temps après l'annonce de l'accord de fusion, avec le

support du Groupe Publicis, et le top management des deux sociétés a été étroitement associé tout au long du processus.

Le nom Stellantis sera utilisé exclusivement au niveau du Groupe, en tant que marque Corporate. La prochaine étape du processus sera le dévoilement d'un logo qui, avec le nom, deviendra l'identité de marque de l'entreprise. Les noms et logos des marques existantes du Groupe Stellantis resteront inchangés.

Comme indiqué précédemment, la finalisation du projet de fusion devrait avoir lieu au premier trimestre 2021, sous réserve des conditions de clôture habituelles, y compris l'approbation par les actionnaires des deux sociétés lors de leurs assemblées générales extraordinaires respectives et la satisfaction des exigences réglementaires des organismes concernés dont les autorités de la concurrence

Ford ressuscite le mythique 4x4 Bronco

Ford a finalement ressuscité un modèle iconique de la marque avec le lancement de la toute nouvelle famille Bronco. La nouvelle gamme Bronco comprendra trois modèles : la Ford Bronco deux portes et (pour la première fois) quatre portes, ainsi qu'un SUV Ford Bronco Sport plus petit.

Toutes les variantes de la Bronco peuvent être chaussées de pneus de 35 pouces dès l'usine, ce qui, selon Ford, est une première sur le segment, la garde au sol étant alors de 295 mm.

La Bronco Sport, quant à elle, roule sur une version fortement modifiée de la plateforme modulaire à traction avant de la Ford Focus. Lorsqu'elle est montée sur les pneus tout-terrain de 29 pouces en option, la petite Bronco a une garde au sol décente de 224 mm.

Les Broncos de taille normale sont proposés avec deux options de moteur à essence : un moteur V6 EcoBoost de 2,7 litres du F-150, développant 310 ch et 542 Nm, et un moteur quatre cylindres EcoBoost de 2,3 litres du Ranger, développant 270 ch et 420 Nm de couple. Les moteurs peuvent être couplés à une boîte de vitesses manuelle à sept rapports (six plus un rapport sur chenilles) ou à une boîte de vitesses automatique à dix rapports.

Comme pour le Bronco Sport, le crossover est proposé soit avec un moteur quatre cylindres en ligne turbocompressé de 2,0 litres, développant 245 ch et 373 Nm de couple, soit avec un moteur trois cylindres en ligne turbocompressé de 1,5 litre développant 181 ch et 258 Nm de couple. La Bronco Sport est uniquement disponible avec une transmission automatique à huit vitesses.

BMCE BANK OF AFRICA DEVIENT

BANK OF AFRICA
BMCE GROUP



**IMAGINER
DES SOLUTIONS D'AVENIR
À LA HAUTEUR DES ENJEUX
D'UN CONTINENT**

*Votre banque évolue et arbore désormais
le nom « BANK OF AFRICA » :
Une marque unique au service de millions
de clients à travers le monde ;
Une marque pionnière sur le continent africain ;
Une marque innovante capable de répondre aux enjeux
d'aujourd'hui et d'anticiper ceux de demain...
Car c'est en regardant le futur avec optimisme
que nous pourrons imaginer des solutions
au service d'un avenir meilleur.*

Tour Mohammed VI
Vallée de Bouregreg
Rabat-Salé

Motors

Auto Concept

par Youssef Bennour



I4 CONCEPT

AUTO CONCEPT



LA FUTURE HÉLICE ÉLECTRIQUE

BMW n'est pas étrangère aux modèles électrifiés avec notamment la i3 et sa grande sœur la i8 au style agressif, et ce n'est pas fini puisque la berline i4 cherche à renforcer encore le catalogue de véhicules électriques de la marque.



Basée sur le modèle le plus célèbre de la marque à l'hélice, la série 3, la future i4 est une quatre-portes surbaissée qui devrait concurrencer des rivales telles que la Tesla Model 3 et l'Audi e-tron GT. Bien que beaucoup de détails soient encore à venir, nous savons que la BMW EV sera équipée d'un moteur électrique de 530 chevaux et d'une batterie de 80 kWh. BMW affirme que la i4 aura une autonomie de 600 km et sera dotée d'un équipement de haute technologie lorsqu'elle sera commercialisée en 2021.

En outre, la société indique que la quatre-portes entièrement électrique accélérera de 0 à 100 km/h en quatre secondes. Une performance remarquable favorisée par la traction arrière et la transmission intégrale.

A l'intérieur, l'habitacle du Concept i4 est richement aménagé et présente des garnitures en or rose, des garnitures en cuir blanc et des boiseries claires. Et puisque la voiture partagera ses bases avec la berline de série 3, donc l'intérieur sera probablement tout



aussi spacieux. Elle s'en démarque cependant avec une ligne de toit de la i4 plus spectaculaire, offrant un style de carrosserie de coupé à quatre portes et ce qui semble être un grand hayon arrière qui s'ouvre pour révéler un grand espace de chargement comme celui de la BMW Gran Coupé série 4.



par Lina Mouafak



ASTON MARTIN

DBS SUPERLEGGERA VOLANTE

MAGIE ENVOÛTANTE

Son nom indique déjà qu'il s'agit d'une voiture avec beaucoup de pedigree. Une voiture de sport basée sur l'Aston Martin DB11, avec le même châssis et la même carrosserie en aluminium et en carbone, mais plus puissante de 117 et avec une carrosserie convertible, d'où son nom de Volante. Quant à l'appellation Superleggera, elle est en l'honneur du carrossier italien Carrozzeria Touring, qui dans les années 60 a introduit une technique de construction dans les Aston Martin DB4 et DB5 qui a allégé la carrosserie pour obtenir de meilleures performances.



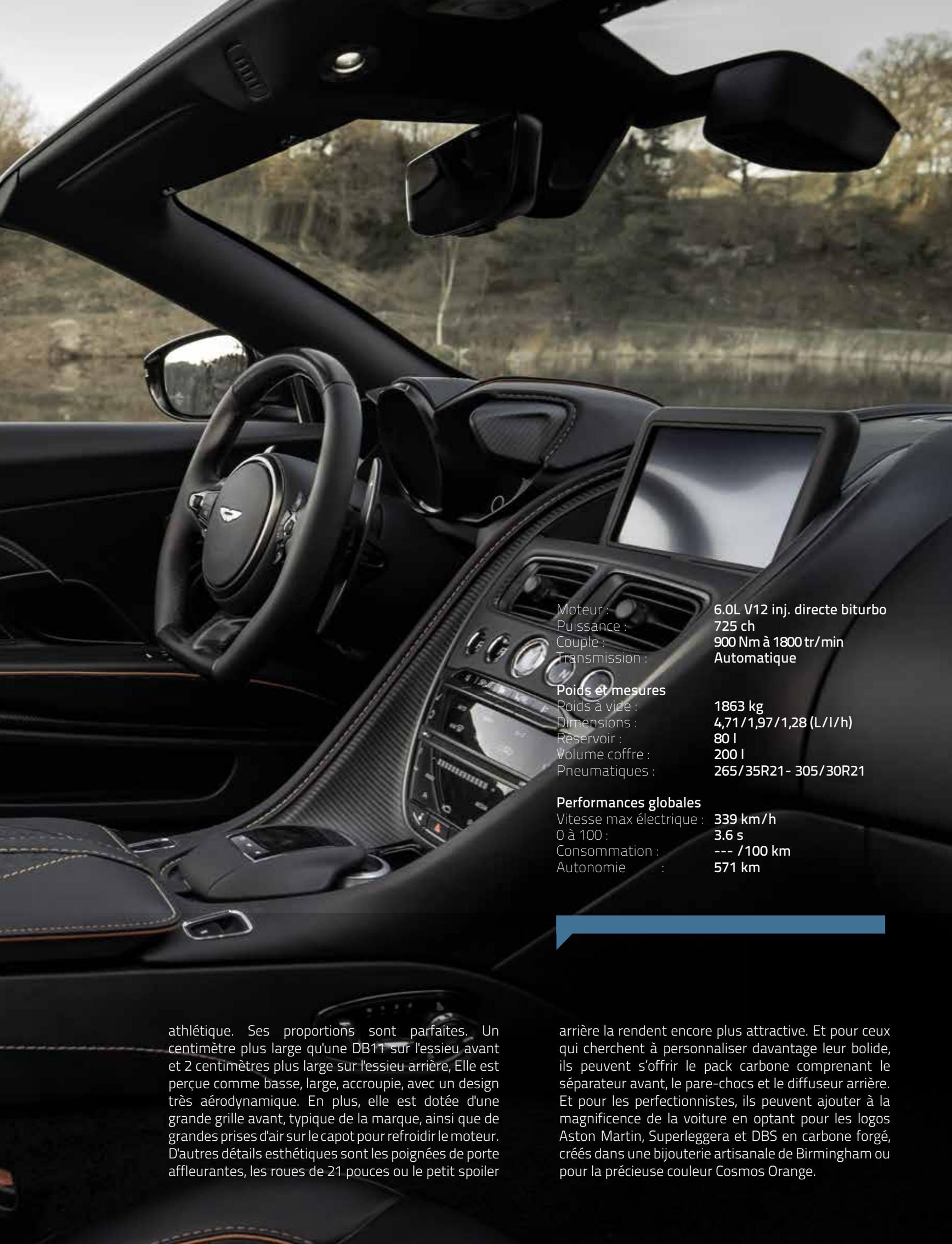




L'Aston Martin DBS Superleggera Volante est le modèle haut de gamme de la marque britannique, la version la plus puissante de son catalogue et l'une des plus performantes de son histoire. Ses 725 ch l'assimilent à des supercars comme la Ferrari 488 Pista Spider, la McLaren 720 S Spider ou la Lamborghini Aventador S Roadster. Mais contrairement à eux, l'Aston Martin n'est pas une biplace, mais une 2+2. Cela lui confère une plus grande fonctionnalité et définit sa philosophie

de grand tourisme, plutôt qu'une supercar radicale. Son design est l'œuvre de Marek Reichman, celui-là même qui a donné vie à l'Aston Martin One 77, à la Rapide, à la Vanquish, à la Vulcan, à la DB11 et au Coupé DBS Superleggera. Reichman a de nouveau créé une Aston Martin de rêve, une voiture de sport aussi belle qu'exclusive.

Cette voiture attire l'attention dès le premier instant en raison de son apparence musclée, sportive et



Moteur : 6.0L V12 inj. directe biturbo
Puissance : 725 ch
Couple : 900 Nm à 1800 tr/min
Transmission : Automatique

Poids et mesures

Poids à vide : 1863 kg
Dimensions : 4,71/1,97/1,28 (L/l/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : 200 l
Pneumatiques : 265/35R21 - 305/30R21

Performances globales

Vitesse max électrique : 339 km/h
0 à 100 : 3.6 s
Consommation : --- /100 km
Autonomie : 571 km

athlétique. Ses proportions sont parfaites. Un centimètre plus large qu'une DB11 sur l'essieu avant et 2 centimètres plus large sur l'essieu arrière, Elle est perçue comme basse, large, accroupie, avec un design très aérodynamique. En plus, elle est dotée d'une grande grille avant, typique de la marque, ainsi que de grandes prises d'air sur le capot pour refroidir le moteur. D'autres détails esthétiques sont les poignées de porte affleurantes, les roues de 21 pouces ou le petit spoiler

arrière la rendent encore plus attractive. Et pour ceux qui cherchent à personnaliser davantage leur bolide, ils peuvent s'offrir le pack carbone comprenant le séparateur avant, le pare-chocs et le diffuseur arrière. Et pour les perfectionnistes, ils peuvent ajouter à la magnificence de la voiture en optant pour les logos Aston Martin, Superleggera et DBS en carbone forgé, créés dans une bijouterie artisanale de Birmingham ou pour la précieuse couleur Cosmos Orange.

S'agissant de l'espace à bord, la coffre dispose de 224 litres qui suffisent pour deux grands sacs de voyage, mais doivent partager l'espace avec le déflecteur de vent, la trousse de crevaillon, et un parapluie. Il a une capacité de 46 litres de moins que le coffre du coupé DBS. C'est l'espace que prend la capote une fois qu'elle est ramassée. Celle-ci comporte huit couches pour isoler du bruit et de la température et requiert 14 secondes pour s'ouvrir et 16 pour se refermer.

La sensation de construction artisanale se fait sentir dès la première fois que l'on pénètre à l'intérieur. En fait, la première chose qui vous frappe est l'odeur du cuir de haute qualité, très présente dans le tableau de bord, l'intérieur des portes, le volant, la console centrale et, bien sûr, le rembourrage des sièges. Il est surprenant de constater à quel point cet intérieur est peu "numérisé", compte tenu des dernières tendances du marché et du prix de la voiture. Le système d'info-divertissement, dérivé de celui monté sur certaines

Mercedes-Benz, a un écran de 8 pouces assez petit. Les deux sièges arrière sont destinés aux personnes de petite taille qui souhaitent voyager de manière décontractée, sur de courts trajets.

Le moteur est un des joyaux que cette voiture offre : le V12 Twin turbo de 5,2 litres qui développe 725 ch à 6500 et 900 Nm de couple maximum entre 1800 et 5000 tours. Il s'agit d'un moteur développé par Aston Martin, monté juste derrière l'essieu avant, pour une répartition optimale du poids. Il est fabriqué presque à la main et est contrôlé par un opérateur qui appose sa signature sur une plaque visible sur la culasse.





ASTON MARTIN

DBS

VOLVO

XC90 PLUG IN

BEST OF THE BEST

Le meilleur des deux mondes, c'est ce qu'offre la version plug-in hybride de la Volvo XC90 créditée de plus puissance tout en affichant une consommation négligeable. Une alchimie réussie entre écologie et performances.







D'abord, c'est sur le terrain de l'esthétique que le Volvo XC 90 s'apprécie. Synonyme de luxe et de puissance, il en impose visuellement. Ses mensurations confirment ce constat avec près de 5 mètres de long. 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. A l'intérieur, 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 grandiose. 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 véritable du plus bel effet 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.

Tel un cocon, l'habitacle est très confortable. L'espace pour les jambes et la tête est plus que suffisant



pour toutes les tailles même les plus grandes. Le compartiment à bagages a une capacité de 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. Cependant, la pièce-maîtresse de cette version est son système de propulsion hybride. Avec 408 ch et 640 Nm de couple, il revendique les performances

Cylindrée : 2.0L 4cyl. bi-turbo
+ moteur électrique
Puissance : 390 ch à 5700 tr/mn
Couple : 470 Nm à 2200 tr/mn
Transmission : Automatique

Poids et mesures

Poids à vide : 2.329 kg
Dimensions : 4,95/2,00/1,78 (L/l/h)
Réservoir : 70 litres
Volume coffre : 262 l/1816 l
Pneumatiques : 275/40 R21

Performances globales

Vitesse max : 230 km/h
0 à 100 : 5,8 s
Consommation : --- l/100 km
Autonomie : --- km

d'un V8. Mais, en réalité il n'en est rien, car son moteur est un quatre cylindres à turbocompresseur de 2,0 litres (318 ch), relié à une batterie de 65 kW. Celle-ci se recharge en 2h30 sur une prise 16 A ou en 3h30 sur une prise domestique. Elle peut aussi se recharger en roulant en activant le mode Save. Avec tout cela, le T8 est capable de couvrir, au mieux, 40 km en mode purement électrique. Ce n'est pas beaucoup, mais c'est certainement suffisant pour les trajets quotidiens en ville. Pour les adeptes de la conduite sportive, le mode Power avec des suspensions raffermies, une direction et une boîte de vitesses plus réactives, permet de tirer la quintessence du moteur avec des accélérations de sportive (0 à 100 km/h en 5"9). Quant

à la consommation de carburant standardisée, elle est annoncée à 2,5 l/100 km par Volvo.

Dynamiquement, la voiture filtre très bien les irrégularités de l'asphalte et, grâce à une bonne isolation acoustique, les trajets devraient être très agréables. Dans les zones sinueuses, les énormes roues, la répartition du couple et de la puissance vectorielle font que l'on ne remarque pas la moindre perte de traction, même si toutes les aides à la conduite sont désactivées.



FORD MUSTANG...

Plus performante, Plus expressive, Plus moderne !

Photo non contractuelle. Equipements selon versions. Dans la limite du stock disponible.



Conçue avec toute la passion liée à son statut d'icône, la Ford **Mustang** est dotée d'un design alliant agressivité et efficacité aérodynamique.

Sa nouvelle technologie est unique, grâce à un écran full digital 12" permettant d'afficher toutes les informations en temps réel. Découvrez ses performances inégalées avec la suspension adaptative pilotée MagneRide™ ainsi que le nouvel échappement actif, sublimant les vocalises du mythique V8, vous offrant un plaisir de conduite incomparable.

SCAMA - Groupe Auto Hall : Km 12, autoroute Casa-Rabat • Tél : 05 22 76 11 00

Motors

Auto Exception

par Lina Mouafak



SERIE 2 GRAN COUPÉ



LA SÉRIE 2 VOIT GRAND

BMW introduit pour la première fois le concept de coupé quatre portes dans la catégorie des compactes haut de gamme. Cette solution, appelée Grand Coupé, provient des segments supérieurs où ce type de véhicule connaît un certain succès grâce à sa plus grande polyvalence. Le nouveau Grand Coupé BMW Série 2 a été présenté au Salon de l'auto de Los Angeles en novembre 2019.





Avec l'arrivée de la BMW Série 2 Grand Coupé, BMW ferme le cercle des modèles de type coupé à quatre portes. Sur le plan esthétique, il introduit quelques détails importants qui lui donnent une touche distinguée par rapport aux variantes normales. Ainsi, la silhouette change légèrement, surtout à l'arrière, qui est plus haut, de la même façon qu'elle intègre les quatre fenêtres sans cadre. Une caractéristique classique des coupés. A l'avant, on note quelques détails uniques, comme les barres profilées de la calandre BMW, une calandre qui, dans sa finition haut de gamme, présente un dessin en maille, ainsi que les nouveaux feux arrière qui s'étendent presque jusqu'au

centre de l'arrière. Les phares sont à LED en standard et un éclairage adaptatif est disponible en option. Bien qu'il possède déjà une face avant plutôt sportive dans ses formes, la version haut de gamme, le M235i xDrive ajoute des prises d'air encore plus grandes pour un meilleur refroidissement de la mécanique.

La série 2 Grand Coupé mesure 4,53 mètres de long, 1,80 mètre de large et 1,42 mètre de haut. Elle ajoute un empattement de 2,67 mètres, ce qui lui confère une bonne habitabilité intérieure. Le coffre n'est pas en reste avec 430 litres (+40 litres par rapport à la Série 2 Coupé) et peut être étendu en rabattant les dossiers des sièges arrière.

Cylindrée : 2.0 L 4 cylindres en ligne
Puissance : 306 ch à 5000 Tr/ mi
Couple : 450 Nm à 1800 tr/min
Transmission : Automatique 8 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1570 kg
Dimensions : 4,53/1,80/1,42 (L/l/h)
Réservoir : 50 litres
Volume coffre : 430 l
Pneumatiques : 225/40 R18

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4.8 s
Consommation : 6.7 l/100 km
Autonomie : --- km

Toutes les versions de la BMW Série 2 Grand Coupé sont équipées de jantes en alliage léger de 16, 17 et 18 pouces pour le modèle M Sport. La BMW 235i xDrive peut être équipée de jantes en alliage léger polies de 19 pouces en option.

A l'intérieur, on découvre un habitacle repris de la Série 1 avec matériaux de premier choix et contenu digital très riche...A noter la présence de la reconnaissance gestuelle pour la commande de l'interface média (volume, stations) qui est une première sur une compacte. De plus, l'espace à l'arrière a été amélioré grâce à un toit légèrement plus haut et à plus d'espace pour les passagers. L'accessibilité est

également meilleure et un espace supplémentaire de 3 centimètres pour les jambes a été gagné par rapport à la BMW Série 2 Coupé.

Côté équipements, cinq finitions sont disponibles avec diverses options de personnalisation. L'équipement standard comprend des phares à LED, des jantes en alliage (16 ou 18 pouces selon la version), un volant sport garni de cuir, un tableau de bord numérique, un système de climatisation à deux zones, un régulateur de vitesse et des capteurs de pluie et de stationnement. Au chapitre mécanique, l'offre débute avec un petit trois cylindres de 140 ch sur la 218i, et un Diesel de 116 ch sur la 216d. Mais le plus gros des ventes



portera certainement sur le 4 cylindres Diesel 2 litres de la 220d, fort de 190 ch : énergique et discret, il délivre un agrément intéressant tout en préservant une sobriété remarquable. Enfin, en haut du panier, on retrouve la M235i qui reçoit un 4 cylindres 2 litres de 306 ch. A l'exception de la 218, équipée d'une boîte manuelle à six vitesses, les autres variantes ont droit à des transmissions automatiques Steptronic à sept vitesses ou huit rapports.

TOUJOURS FIDÈLES A NOS COULEURS



Midas **Change de Partenaire** et **Ouvre ses Deux Premiers Centres** sur Casablanca et bientôt sur l'ensemble du territoire.



MIDAS AI FOURAT - Maarif

57, rue Al Fourat - Maarif- Casablanca
(à côté de Carrefour)
Tél. 0522 99 47 77



MIDAS ANIZY - Belvédère

26, Rue d'Anizy, Casablanca
(en face visite technique)
Tél. 0522 24 15 94

Prenez votre Rendez vous facilement en ligne sur: midas.ma

mīDAS
POUR VOUS, ON SE DÉPASSE

AGRÉA Maroc
Pour rejoindre le réseau Midas :
contact@agreamaroc.ma

Par Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

ALBERTO PIRELLI

UNE SAGA FAMILIALE





**ALBERTO
PIRELLI**

UNE SAGA FAMILIALE

Son destin de fils d'un des grands capitaines de l'industrie italienne et un des notabilités les plus en vue de Milan ne l'a pas empêché de se démarquer de son père Leopoldo en se frayant un chemin dans le monde de l'ichtyologie qu'il affectionne tant. Ses pérégrinations qu'ils l'ont éloigné du cocon familial n'ont pas trop duré puisque Alberto Pirelli ne peut échapper à sa destinée d'héritier de la famille Pirelli. Ainsi, il participe à la direction du business familial et apporte sa pierre à l'édifice tout en restant dans l'ombre de son beau-frère Marco Provera. Mais Alberto n'a pas encore dévoilé toutes ses cartes, et surprend son entourage par son désir de ressusciter le rallye sur piste en Italie et lui redonner ses lettres de noblesse. Un projet qu'il porte dans son cœur et qui lui a permis d'aider beaucoup de jeunes à mettre le pied à l'étrier.

Dans son entretien accordé à Gentlemen Drivers dans son fief de Milan, Alberto Pirelli nous invite à faire une immersion dans son monde de businessman et de fervent passionné de sport automobile.





**ALBERTO
PIRELLI**
UNE SAGA FAMILIALE

Comment avez-vous attrapé le virus de la passion pour l'automobile ?

Depuis l'enfance, j'ai baigné dans un environnement en lien avec l'automobile. J'appartiens à la famille Piorelli très connue en Italie et dans le monde pour sa fabrication de pneus. Mon père qui a pris les commandes de l'entreprise suite au décès de son frère dans un accident de la circulation, était un homme d'affaires redoutable mais conciliant surtout avec les personnes chez qui il détecte un potentiel hors normes. C'est fut le cas avec Ferruccio Lamborghini qui a bénéficié de quelques faveurs de la part de mon père à ses débuts dans l'automobile. Leur relation s'est par la suite renforcée pour se transformer en étroite collaboration. Un autre grand nom de l'automobile était parmi les amis très proches de mon père : Gianni Agnelli. Toutefois, les deux avec des caractères différents. Leopoldo était timide et un tantinet réservé tandis qu'Agnelli était un mondain grégaire. Sur le terrain professionnel, c'était le contraire puisque mon père était plus extraverti et nourrissait des ambitions internationales pour son entreprise. D'ailleurs, cette recherche de stature internationale s'est traduite par la construction de la tour Piorelli qui était le premier gratte-ciel d'Italie lorsqu'il a ouvert en 1960 et c'est toujours le plus haut bâtiment de Milan.

Votre père avait-il un penchant pour les belles mécaniques ?

Je me rappelle que mon père avait fait une commande d'une Ferrari spéciale à Enzo Ferrari et en a pris livraison

en novembre 1967. Ayant l'avantage de connaître "Il Commendatore", et souhaitant disposer d'une voiture de haute performance pour tester les pneus Cinturato, il a pu demander à Enzo de lui construire une 330 GTC qui sera équipée de la prochaine version du moteur et du groupe motopropulseur qui arrivera bientôt sur la remplaçante, la 365GTC. Pour maîtriser la puissance supplémentaire et pour faciliter ses essais, la voiture devait recevoir des roues Campagnolo de 15 pouces en alliage de magnésium faites à la main. Badgée à l'arrière comme une 330, mais indiquée par sa plaque de châssis comme une 365, la voiture pourrait être considérée comme un prototype pour ce modèle, cependant il semble plus juste de la décrire comme une Speciale, étant donné qu'elle est conforme à la terminologie utilisée par l'usine pour ses dérivés fabriqués à la main. Mais mon père était également passionné de mer et de la voile et il m'a transmis cette passion.

Comment votre père vous a-t-il influencé ?

Chez mon père, une maxime a guidé ses pas dans les affaires jusqu'à sa mort : "Un entrepreneur doit toujours essayer, de toutes ses forces, de clôturer de bons budgets. S'il échoue une fois, il doit essayer à nouveau. S'il ne peut pas le faire plusieurs fois, il faut partir. Et s'il réussit, il ne doit pas se prendre pour un parrain, mais pour un homme qui a fait son devoir". Ce caractère bien trempé mêlant détermination et humilité m'a beaucoup marqué.



Biographie :

1954

Naissance en Toscane (Italie)

1980

Diplômé en ichtyologie et aquaculture de l'Université de Washington aux Etats-Unis

1985

Membre du conseil d'administration de Pirelli

2003

Vice-président de Pirelli S.p.A.

2007

Organisateur et promoteur du championnat de rallye Raceday Ronde Terra, auquel il participe également en tant que pilote.

2013

Membre du conseil d'administration de Camfin, Gruppo Partecipazioni Industriali

ALBERTO PIRELLI

UNE SAGA FAMILIALE

Mais n'empêche que vos relations étaient parfois tumultueuses”.

Au début des années 70, alors que le groupe familial commence à fabriquer de l'eau, je quitte Milan et m'installe à Seattle, à la faculté de zoologie de l'université de Washington. Une fois l'université terminée, je fonde deux sociétés spécialisées dans l'ichtyologie, dont l'une, Acquaconsult, a son siège à Milan. La rupture avec mon père semble définitive. Mais pas pour longtemps, car les longues régates en mer devant Portofino, les discours de l'ingénieur Leopoldo, et probablement, la pression des amis communs, m'ont convaincu de revenir sur mes pas. J'ai rejoint le groupe et après deux ans passés en Turquie à la tête de la filiale locale, je suis revenu à Milan en tant que vice-président du Groupe.

Comment s'est traduit le partenariat entre Pirelli et Lamborghini ?

En 1963, Ferruccio Lamborghini avait demandé à Pirelli d'équiper la première voiture nouvellement créée par le constructeur. Il s'agissait de la 350 GTV qui a été lancée comme prototype la même année au Salon de l'automobile de Turin. Les deux modèles et la version de série qui porte le badge 350GT ont été présentés au Salon de Genève. L'année suivante, elle utilisait le pneu HS du Cinturato de Pirelli. Il a été développé pour équiper des voitures de sport capables d'atteindre 240 km/h. Le HS était synonyme de grande vitesse. Il indique la capacité des pneus à résister à la vitesse élevée des supercars des années 1960. En 1966, la Lamborghini a vraiment atteint sa maturité. Pirelli et Lamborghini ont lancé la légendaire Miura. Les pneus de Miura ont été ajoutés à la gamme Pirelli en 1967 avec l'équipement d'origine des Lamborghini 400 GT et 350 GT.

Dans son domaine, Pirelli a été innovante à plus d'un titre”.

Mon père a toujours été strict et particulièrement exigeant avec lui-même et les autres quand il s'agit de l'avenir de l'entreprise familiale. Défini comme "calviniste", il a pris au pied de la lettre la consigne de mon grand-père à son fils Giovanni : "Souvenez-vous toujours que le nom que vous portez implique des devoirs et non des droits, le respect de soi, non la vanité". C'est dans ce sens que mon père a persévéré pour prendre de l'avance sur les concurrents et se positionner comme référence. En 1974, Leopoldo Pirelli a créé le large pneu radial en Italie, sur demande du rally racing





team Lancia pour un pneu suffisamment fort pour résister à la puissance de la nouvelle Lancia Stratos. La technologie du pneu radial est maintenant la norme de conception pour pratiquement tous les pneus de véhicule.

En plus d'être un industriel, vous êtes également un pilote aguerri?"

Je suis passionné de course automobile et de rallye plus particulièrement. Une énorme passion que j'ai pour la terre, la boue, la neige et la poussière, l'essence même du rallye. J'ai à mon actif une quarantaine de courses officielles dont une partie sur des routes blanches au volant de voitures parfois radicales et au pilotage très physique à l'image de la Mitsubishi Lancer Evolx R4. C'est une expérience de vie très réjouissante où l'on côtoie sans cesse les limites.

”

Comment vous êtes-vous lancé dans l'organisation de rallyes ?

En 2006, j'ai participé à la course Ronde Valtiberina en compagnie de mon navigateur Tiziano au volant d'une Subaru N4. Pendant que nous courions, Tiziano et moi avons commenté à quel point il aurait été agréable s'il y avait eu autant de courses dans lesquelles les contrôles, les tests et les courses s'ouvraient et se fermaient en un week-end. Oui, parce que qui sait combien d'entre nous auraient aimé courir, mais ils n'ont pas eu le temps de le faire. Et qui sait combien d'entre eux auraient sorti leur « bête » pour faire deux traversées sur terre. Cela dit, le championnat a démarré en 2007, sur la base de quelques caractéristiques : faibles coûts, temps réduits, spéciales historiques, prix en argent, nombreux trophées à l'intérieur du championnat afin de garder tout le monde "engagé" jusqu'au bout et surtout les équipages au centre des attentes. Raceday est ainsi né après avoir contacté la Fédération sportive italienne (CSAI). Le nom a été choisi, après avoir imaginé mille acronymes, en l'honneur d'un ami cher, Piero Baggio, décédé. Nous l'avons appelé comme son équipe avec laquelle j'avais couru...

Ce championnat à cinq manches a accueilli plusieurs grands noms en tant qu'invités, dont l'ancien pilote du WRC Gigi Galli, le champion du monde de rallye Hayden Paddon et le sextuple champion italien de rallye Paolo Andreucci. Toutes les voitures homologuées par la FIA sont éligibles pour la série, qui offre aux pilotes un maximum de plaisir à un coût minimal. En plus de cela, il y a un prix sous forme d'une généreuse dotation ainsi que des prix d'équipement, notamment des pneus Pirelli.

Le démarrage était-il difficile ?

Nous avons commencé presque comme un jeu, créant une compétition de quatre courses. L'idée de base est toujours la même : redonner de la visibilité aux pistes blanches en offrant un championnat à bas prix, des prix élevés et des programmes de courses dans un court laps de temps, au tournant des deux années civiles. En Italie, il y a trop de concours, dont peu sont consacrés

ALBERTO PIRELLI

UNE SAGA FAMILIALE

aux jeunes. Nous avons essayé de faire le contraire : quelques courses, mais la qualité. Aujourd'hui, nous avons six étapes et trois d'entre elles font partie du championnat italien des rallyes.

Comment avez-vous procédé pour accroître la popularité de ce championnat ?

Depuis le début, nous avons essayé de trouver un moyen d'encourager les garçons à participer à nos courses, nous avons créé le prix Piero Baggio pour les meilleurs moins de 23 ans, puis nous avons obtenu du CSAI (Fédération sportive automobile italienne) la reconnaissance de la priorité de second rang pour les meilleurs conducteurs de moins de 28 ans, et enfin nous avons pu établir le stage de pilotage à Livigno pour les meilleurs conducteurs de moins de 25 ans. Nous avons également obtenu l'autorisation du CSAI pour que les voitures de course puissent participer aux courses du Challenge, la catégorie idéale pour ceux qui commencent à concourir.

C'est la première fois qu'un championnat propose un prix visant à la promotion technique des pilotes. Nous avons voulu encourager la participation des jeunes conducteurs en créant de nombreux prix qui leur sont dédiés, dont le parcours sur neige et sur glace de Livigno. Les trois meilleurs pilotes de moins de 25 ans sont accueillis à Livigno pour un week-end et après un court cours théorique, donné par Pirelli Tyre, sur le comportement des pneus Pirelli dans des conditions de faible adhérence, ils s'entraînent sur un parcours complètement enneigé et glacé.

Pourquoi est-il si important de maintenir la course sur piste blanche en vie ?

Le rallye, c'est l'art de conduire. Il faut beaucoup de technique de conduite et beaucoup de connaissances sur votre voiture. Si nous nous déplaçons sur des routes de terre, ces composants se multiplient de façon exponentielle, souvent dans des environnements extrêmes comme la boue ou la glace. La conduite devient alors un jeu d'équilibre des émotions, toujours entre la peur et le courage. J'ai encore en mémoire un test spécial de quelques années, qui a eu lieu près d'Arezzo. La veille au soir, il avait beaucoup neigé. Le test a commencé avant l'aube et nous sommes entré, dans l'obscurité, dans une forêt éclairée par des feux. L'environnement était fabuleux et de véritables amitiés se nouent entre les équipages, ainsi que des élans de solidarité : nous nous engageons en effet à collecter des dons pour l'hôpital d'enfants Meyer de Florence.





Qu'est ce qui empêche le rallye italien de se développer et de rayonner à l'international ?

Des expériences internationales sont faites si derrière les équipes il y a des industries qui ont une vision à long terme et une Fédération qui sait accompagner ces visions avec des propositions exécutives cohérentes. Malheureusement, en Italie, seul Pirelli est resté parmi les grandes entreprises, pour avoir une vision, une stratégie et des moyens, mais ce n'est pas suffisant. La scène internationale coûte de l'argent, et les coûts sont absorbés s'il y a des plans commerciaux et de marketing qui les justifient. Aujourd'hui, le système "Rally Italia" ne dispose pas de cette capacité. Non seulement cela coûte de l'argent, mais cela exige aussi une mentalité différente de la part des pilotes : en Italie, nous avons des pilotes qui pourraient participer au championnat du monde, mais ils grandissent sur nos routes et ils restent ici aussi par leur propre choix.

Pouvez-vous citer quelques moments forts qui vous ont marqué depuis le démarrage de ce championnat ?

Un jour, j'ai reçu un coup de fil et j'ai entendu dire que Hayden Paddon aurait couru quelques courses Raceday. A cette époque, il était le champion du monde en titre. Ce fut un grand plaisir de le rencontrer et de l'avoir parmi nos membres. C'était un enfant très gentil qui a apporté son enthousiasme dans notre championnat. Mais il y a encore mieux, car Hayden, a donné une interview dans laquelle il se souvenait que parmi les courses qu'il portait dans son cœur, figuraient celles de Raceday. C'était une reconnaissance que j'aimais beaucoup. Il y a eu aussi beaucoup de bons moments que je n'associe pas à des événements sportifs, mais à des événements humains : des équipes adverses qui se sont entraînées, des garçons et des filles de Raceday qui ont donné leur contribution à ceux qui en avaient besoin. Des exemples d'une manière de faire qui semblait avoir disparu mais qui est très vivante chez nous. J'ai d'autres motifs de satisfaction comme celui d'avoir créé du travail pour autant d'équipes ou d'avoir généré du tourisme dans les lieux qui nous accueillent.



par Hamid Benmaarouf

SAGA PIRELLI ITALIAN SUCCESS STORY

Pirelli a été fondée à Milan en 1872 et est aujourd'hui une marque mondiale connue pour sa technologie de pointe, son excellence en matière de production haut de gamme et sa passion pour l'innovation qui s'appuie fortement sur ses racines italiennes.





STICO-SICURO

SHELL X-100 MOTOR OIL

34 20





Dès ses premières années, Pirelli a démontré sa volonté de diversifier sa gamme de produits et de produire à l'étranger afin de satisfaire son désir d'expansion ambitieuse, mais contrôlée. En 1890, des pneus de bicyclettes sont sortis de la chaîne de production.

Pirelli S.p.A. est l'un des leaders mondiaux dans la fabrication de pneus et de câbles, et l'une des plus grandes entreprises italiennes. Son fondateur, Giovanni Battista Pirelli, un ingénieur diplômé de 24 ans du Politecnico de Milan, a créé la société Pirelli & C.

Pirelli avait astucieusement réalisé que le caoutchouc allait devenir l'un des produits de base les plus importants dans l'Italie en voie d'industrialisation rapide. Moins d'un an après sa création en 1872, la société Pirelli a construit sa première usine à Milan. Ce petit bâtiment de 1 000 mètres carrés emploie 45 personnes, car la demande pour les feuilles, courroies, plaques et produits vulcanisés en caoutchouc de la société augmente. La croissance rapide de la popularité de l'automobile, a conduit à des contrats de fourniture de pneumatiques et de courroies de transmission.

Dès ses premières années, Pirelli a démontré sa volonté de diversifier sa gamme de produits et de produire à l'étranger afin de satisfaire son désir d'expansion ambitieuse, mais contrôlée. La société a commencé la fabrication de câbles télégraphiques isolés en 1879 et, en sept ans, elle a développé la technologie permettant de produire des câbles télégraphiques sous-marins. En 1890, des pneus de bicyclettes sont sortis de la chaîne de production et ont été suivis en 1900 par les premiers pneus de voiture de la société.

Pirelli a établi une tendance que de nombreuses entreprises italiennes allaient suivre lorsqu'elle a commencé à se développer à l'étranger dès 1902. La nouvelle usine de câbles et de plomb électrique créée près de Barcelone en Espagne a été suivie d'une entreprise similaire en Grande-Bretagne en 1914, et en 1920, des usines avaient également été créées au Brésil, en Grèce, en Argentine, en Turquie et en Allemagne. La diversification des produits au niveau national a été encouragée par l'engagement à long terme de l'entreprise à investir dans la recherche et le développement. Giovanni a fait entrer ses deux fils dans l'entreprise et ils ont contribué à faire fonctionner la nouvelle usine de production de pneus de moto construite à Bicocca en 1908. Toujours à la pointe de la nouvelle technologie, l'entreprise a commencé à produire des tissus caoutchoutés dès 1909.

Deux facteurs majeurs expliquent la croissance de Pirelli dans les années précédant immédiatement la Première Guerre mondiale. Tout d'abord, entre 1900 et 1914, l'Italie a connu une intensification des réformes sociales et une stabilité politique, qui ont créé des conditions plus favorables pour le commerce et l'industrie. Deuxièmement, l'invention du moteur à combustion interne en 1910 a rendu la production de masse des voitures économiquement viable.

De nouvelles usines ont été ouvertes en Espagne en 1917 et en Argentine en 1919, mais le premier



La diversification des produits au niveau national a été encouragée par l'engagement à long terme de l'entreprise à investir dans la recherche et le développement. Giovanni a fait entrer ses deux fils dans l'entreprise et ils ont contribué à faire fonctionner la nouvelle usine de production de pneus de moto construite à Bicocca en 1908.

Pour contrer la menace imminente de boycotts internationaux, la Compagnie Internationale Pirelli S.A. est transférée dans Pirelli Holdings S.A., une société de holding constituée en Suisse neutre.

événement majeur qui a affecté l'entreprise après la fin de la guerre a été un changement de sa structure organisationnelle, mis en œuvre en 1920. Pirelli & C., la société d'origine fondée par Giovanni Pirelli, a changé de statut et est devenue une société d'investissement plutôt qu'une société de production. La Società Italiana Pirelli, qui deviendra plus tard Pirelli S.p.A., a été constituée en société holding pour contrôler les diverses opérations industrielles du groupe basées en Italie.

En 1924, Luigi Emanuelli, un employé de la société, a développé le premier câble à huile commercialement viable. Le premier pneu à carcasse croisée au monde, le Superflex Stella Bianca, a été lancé avec succès en 1927. En deux ans, une nouvelle unité de production de câbles a été ouverte au Brésil et une nouvelle usine de pneus a été ouverte en Angleterre. Des initiatives ont également été prises en Inde et en Malaisie pour garantir l'approvisionnement en caoutchouc naturel de Milan et des filiales de Pirelli à l'étranger.

C'est à cette époque que les produits Pirelli, montés sur les Ferrari et Alfa Romeo de Nuvolari et Ascari, deviennent synonymes de succès dans les Grands Prix internationaux. Néanmoins, la montée des fascistes de Mussolini et la politique étrangère de plus en plus désastreuse de l'Italie au milieu des années 1930 ont conduit à une nouvelle période de turbulences économiques et politiques. Pour contrer la menace imminente de boycotts internationaux, la Compagnie Internationale Pirelli S.A. est transférée dans Pirelli Holdings S.A., une société de holding constituée en Suisse neutre.

Après la Seconde Guerre mondiale, Pirelli produit le premier pneu à ceinture en tissu, le Cinturato CF67, qui révolutionna l'industrie du pneu. Dans les années 1950 et 1960, Pirelli établit de nouveaux records d'expansion à l'étranger, en ouvrant une nouvelle usine de câbles au Canada en 1953, une usine de mousse de latex en





France en 1957, et de nouvelles usines de pneus en Grèce et en Turquie en 1960. La société a également renforcé sa position en Amérique du Sud et en Australie.

À la fin des années 60, la réputation de Pirelli d'être à la pointe de l'innovation a été usurpée par Michelin lorsque ce dernier a introduit les pneus radiaux à ceinture d'acier. Michelin est également entré sur le marché américain du câble sept ans avant Pirelli. La société a réagi en concluant un accord de recherche et développement à long terme avec le groupe britannique Dunlop. Cette décision surprenante n'a pas conduit à une fusion complète et aucune des parties ne semblait trop déçue lorsque l'accord a été résilié en 1981.

Une tragédie personnelle a frappé l'entreprise au début des années 1970 lorsque Giovanni Pirelli, un descendant direct du fondateur initial, a été tué dans un accident de voiture. Ce dirigeant naturel de l'entreprise a été remplacé par son frère cadet, Leopoldo, qui a également été gravement blessé dans l'accident. Leopoldo a dirigé l'entreprise pendant une période de changement prolongée.

Après la fin de l'accord avec Dunlop, Pirelli a bénéficié de la reprise de l'économie européenne au début des années 1980. Les sociétés mères italienne et suisse ont été à l'origine d'une vaste réorganisation du groupe en 1982, qui a vu une égalisation des parts que chaque société détenait dans les nombreuses et diverses filiales du groupe. Une nouvelle société de

gestion, Pirelli Società Generale S.A., a été créée à Bâle pour assurer la mise en place de politiques unifiées et d'objectifs centralisés dans les sociétés Pirelli du monde entier.

En 1985, Pirelli a acquis le capital social de Metzeler Kautschuk, une société allemande ayant de nombreux intérêts dans l'industrie du caoutchouc. L'acquisition de Metzeler a entraîné une augmentation de 13 % du chiffre d'affaires consolidé et a renforcé la position de Pirelli sur le marché des pneus de moto et des composants automobiles. En 1988, le groupe a acquis Armstrong Tire Co, le sixième plus grand fabricant de pneus américain. La même année, Pirelli a racheté Filergie S.A., un fabricant de câbles qui possède 13 usines en France et au Portugal. Bien que le rythme du développement technique semble se ralentir et qu'aucun nouveau pneu radicalement différent ne soit introduit, la société a bénéficié des marges accrues offertes par un déplacement de la demande en faveur des pneus radiaux à profil bas et de qualité supérieure. Une nouvelle restructuration des actions a été entreprise en 1988 lorsque Pirelli S.p.A. a racheté la participation de la Société Internationale Pirelli S.A. dans Pirelli Società Generale S.A.

L'industrie mondiale du pneu a été durement touchée par la récession de la fin des années 1980 et du début des années 1990, et la concurrence est devenue plus acharnée. La réaction de Pirelli a été de s'engager dans deux grands exercices de fusion et d'acquisition. Tout d'abord, la société s'est engagée dans une bataille avec Bridgestone pour prendre le contrôle de la société



américaine Firestone en 1988 et 1989. La deuxième tentative de Pirelli a conduit à une longue série de discussions de fusion avec la société allemande Continental AG et, finalement, à un échec. Alors que les pourparlers entre les deux entreprises se sont prolongés jusqu'en 1991, la situation financière de Pirelli s'est affaiblie sous la pression de la stagnation de l'économie, au point que Continental s'est retiré des discussions sur la fusion.

Il a ensuite été révélé que Pirelli avait perdu près de 300 millions de dollars sur les actions Continental que son groupe d'investisseurs avait achetées, ce qui a encore aggravé la situation de la société et provoqué une révolte des actionnaires. En 1992, Leopoldo Pirelli a été écarté de la gestion quotidienne (il est resté président du conseil d'administration) au profit de son beau-fils Marco Tronchetti Provera, qui s'était opposé à la tentative de rachat de Continental. Tronchetti a été à l'origine d'un effort de restructuration massif pour prévenir la menace de faillite. Beaucoup d'entreprises acquises par ses prédécesseurs au cours des décennies précédentes ont été vendues, réduisant finalement Pirelli à deux divisions principales - pneus et câbles - sur les neuf qu'elle exploitait au plus fort de sa diversification.

Après sa perte quasi désastreuse de 657 milliards de lires en 1991, la nouvelle concentration de Pirelli sur ses activités principales dans le domaine des pneus et des câbles a permis à la société de se redresser lentement. Pirelli est redevenu rentable en 1994. Ses activités dans le domaine des pneus ont été stimulées par une reprise des ventes en Europe, principalement en raison de l'accent mis par Pirelli sur les pneus haute performance, de plus en plus populaires. En 1995, Pirelli avait conquis 12 % du marché européen du pneu, derrière Michelin. En ce qui concerne les câbles, Pirelli s'était hissé parmi les deux premiers fabricants mondiaux de câbles à fibres optiques.

À l'approche de la fin du XXe siècle, Pirelli est apparu plus fort et plus stable qu'au début des années 1990. Aujourd'hui, avec environ 30 000 employés et un chiffre d'affaires de plus de 5,3 milliards d'euros en 2017, Pirelli est un acteur majeur de l'industrie du pneu et le seul acteur mondial à se concentrer uniquement sur le marché des pneus grand public, qui comprend les pneus pour voitures, motos et vélos. En mars 2017, Pirelli s'est séparé de son activité de pneus industriels, ce qui lui a permis de se concentrer à 100 % sur les pneus grand public.

COHIBA SIGLO VI GRAN RESERVA

GOÛT INIMITABLE

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

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

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

(circonférence de 52 x 150 mm) a été choisie pour la production de ce premier Habanos Gran Reserva.

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

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

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



COHIBA

Habana, Cuba

Daniel Picot

1942 (Saint-Etienne-France)

Né à Saint-Etienne le 19 octobre 1942. Études techniques et stages à l'École des Beaux Arts de cette ville.

1962-64 Études de Design à l'École des Arts appliqués de Paris.

1964, Prix Raymond Loewy - Stage chez le sculpteur André Bloc à Meudon.

Rencontres et entretiens avec le parrain de promotion Gabriel Voisin à Tournus.
Depuis 1970 établi en Allemagne, études de produits industriels, meubles, véhicules etc...

En arts graphiques, affiches et médailles pour des manifestations automobiles.
Conception graphique de montgolfières (Chemie-Verbände Baden-Württemberg).
Bande dessinée sur le design et sur des thèmes régionaux dans la presse locale.

Techniques favorites : Aquarelle, craie pastel et mine graphite.





2011



2012



2013



2014

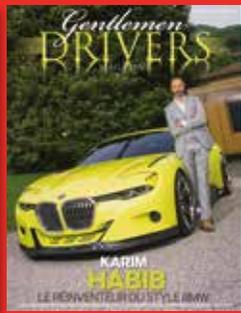
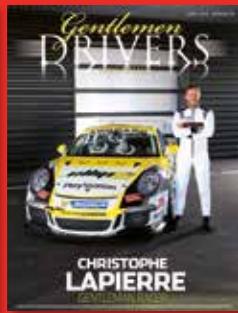
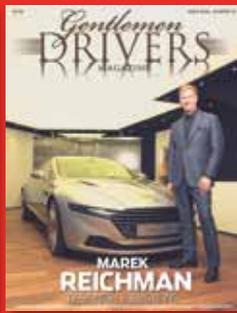
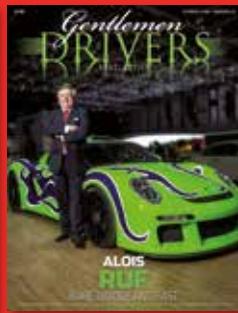
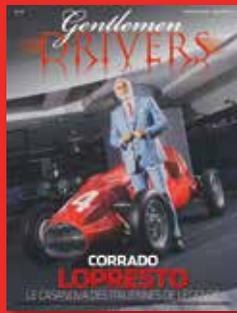


2015

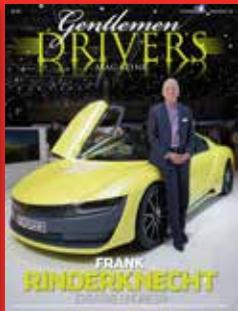




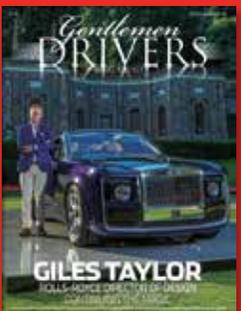
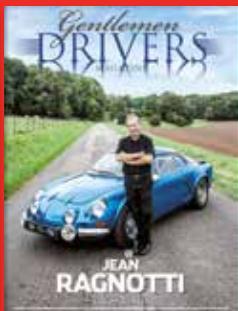
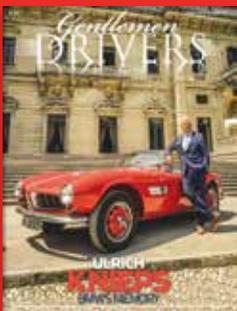
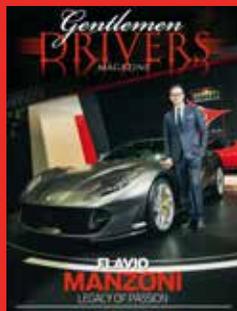
2016



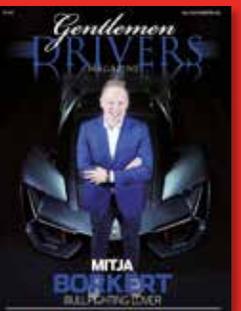
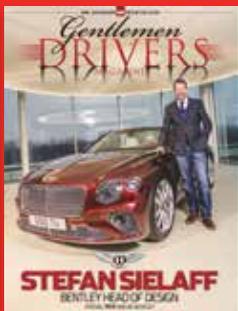
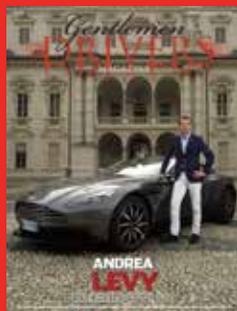
2017



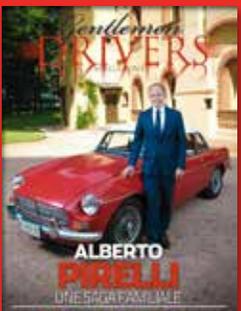
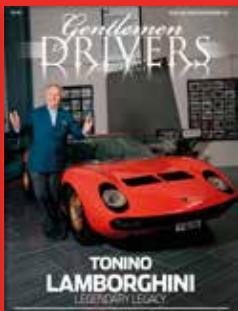
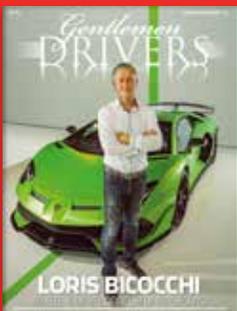
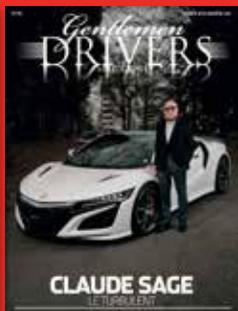
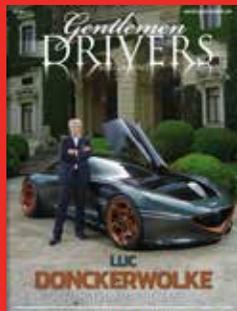
2018

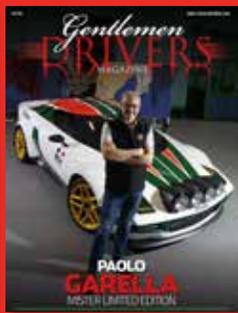
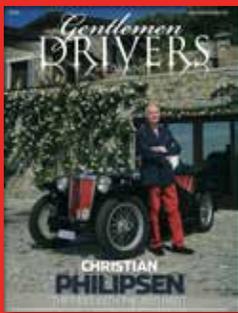
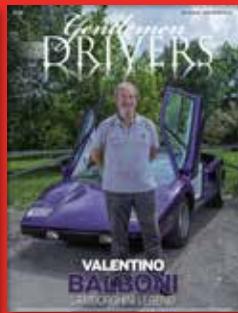
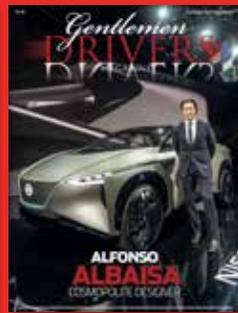
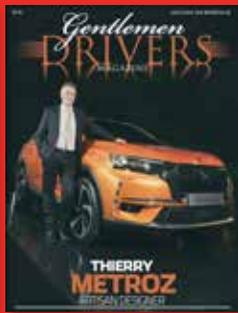
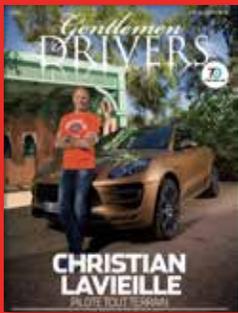
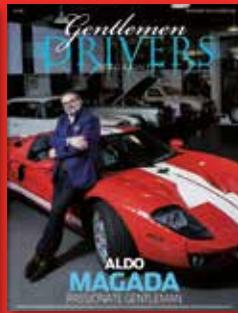
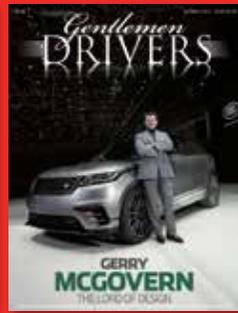
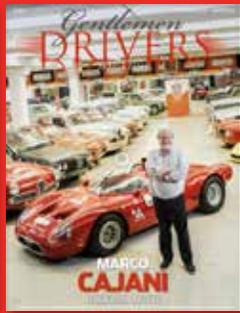
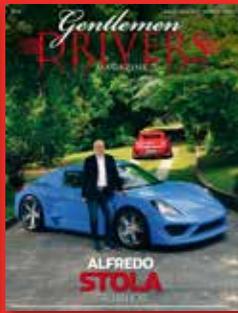
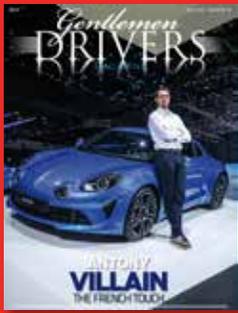
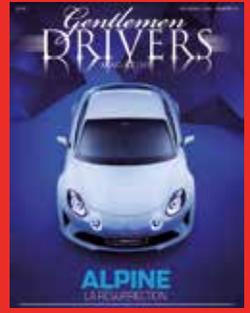
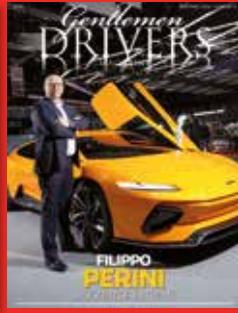
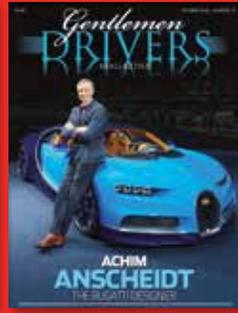
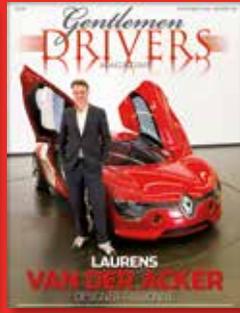
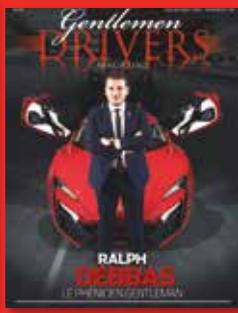
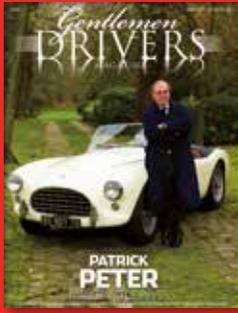


2019



2020







Bulletin d'abonnement

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

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



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



CRÉDIT

RELANCE

FINANCEMENT

DE VOTRE BESOIN EN FOND DE ROULEMENT
À DES CONDITIONS AVANTAGEUSES

DAMANE RELANCE

- JUSQU'À 100 MILLIONS DE DIRHAMS
- DURÉE POUVANT ALLER JUSQU'À 7 ANS

RELANCE TPE

- JUSQU'À 1 MILLION DE DIRHAMS
- DURÉE POUVANT ALLER JUSQU'À 7 ANS



SATISFAIT
OU
REMBOURSÉ



#YALLLA

RECONNECTONS - NOUS
À LA CROISSANCE

INTERNET ILLIMITÉ

- + APPELS VERS LES NUMÉROS NATIONAUX
- + EQUIPEMENTS OFFERTS*

À PARTIR DE **199** DH TTC /mois

inwi
BUSINESS