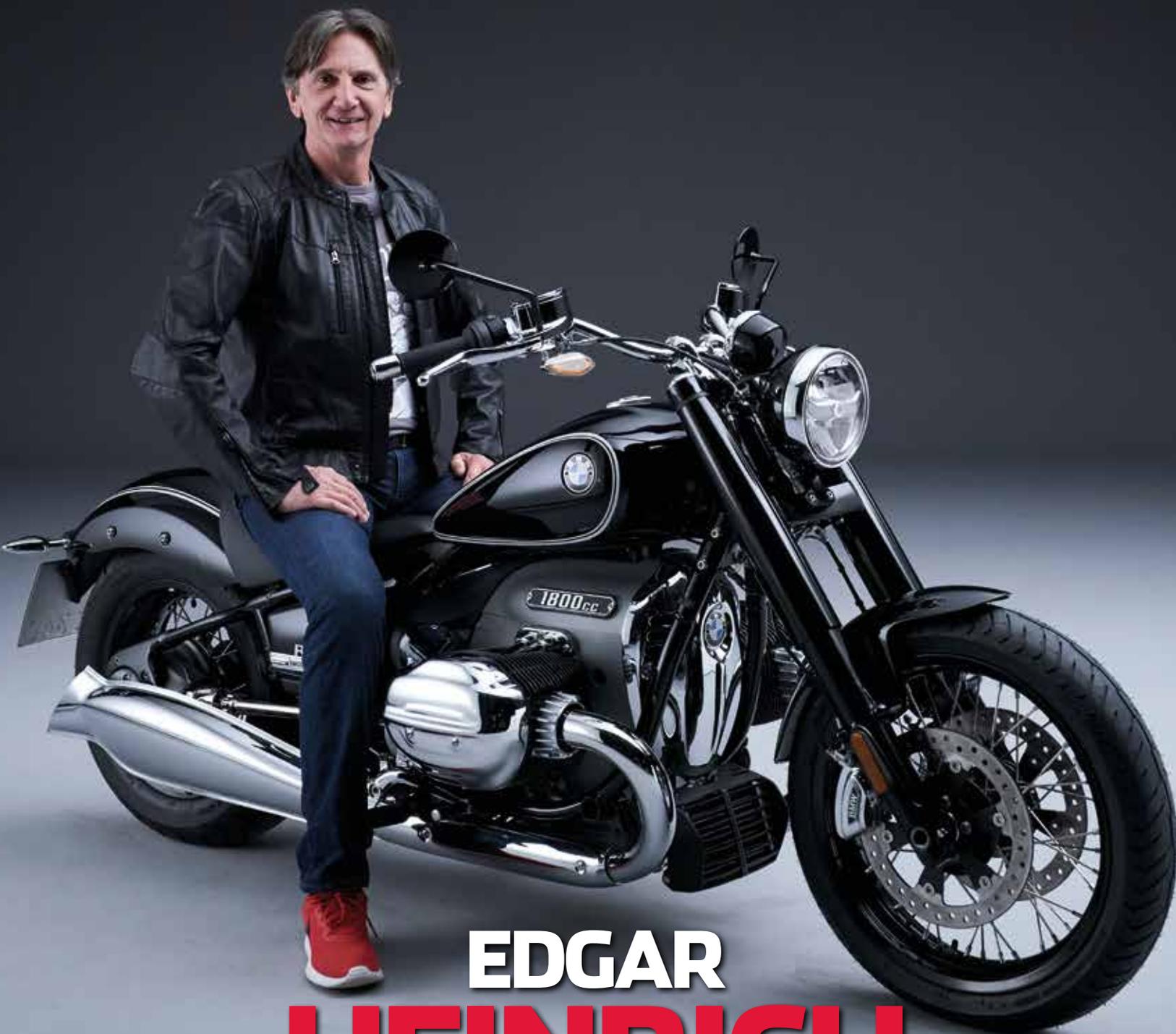


# Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



**EDGAR**  
**HEINRICH**  
GENTLEMAN RIDER

---

# Votre monde vous accompagne partout



## FIBRE OPTIQUE

JUSQU'À **200** MÉGA

Vivez le meilleur de l'internet très haut débit avec la fibre optique de Maroc Telecom. Et en ce moment, recommandez la fibre optique de Maroc Telecom à vos proches et participez à la tombola pour gagner de nombreux cadeaux !

Offre valable jusqu'au 31 août. Pour en bénéficier, contactez :

 WhatsApp

@ 06 68 000 115  06 68 000 555



Dans ce numéro de juin, nous mettons en couverture un grand nom de l'univers de la moto, qui a été à l'origine des modèles les plus emblématiques des deux roues de la marque BMW : la moto de rallye Paris-Dakar, la K 1200 S et R, la HP2 Enduro, la R 1150 GS, la R 1200 GS et plus récemment, la S1000 RR. C'est d'ailleurs au sein de la firme munichoise, où il a fait l'essentiel de sa carrière, que Heinrich Edgar a forgé son talent, pour devenir en quelques années le directeur design chez BMW Motorrad. Passionné de moto depuis son enfance, Heinrich possède une belle collection de rares motos vintage.

Au menu de ce numéro figurent également trois sportives de grand acabit, à savoir la sulfureuse Lamborghini Sian roadster, et la diabolique McLaren Artura.

Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques montre et cigare, vous sont dédiées.

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

Ahmed Kseibati

# Sommaire

## 6 **Motors**

- 6 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 8 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 10/13 **Auto Concept** Lexus LF-Z Electrified par Youssef Bennour
- 14/19 **Nouveautés** McLaren Artura par Majda Karbane
- 20/25 **Nouveautés** Lamborghini Sián roadster par Majda Karbane
- 26/31 **Nouveautés** Mercedes GLE Coupé 350 de Plug-in-Hybrid par Majda Karbane



## 32<sup>>41</sup>

Entretien du mois **EDGAR HEINRICH**  
UN MOTARD PAS COMME LES AUTRES !

- 42/47 **AutoLégende** BMW Motorrad  
La fabrique de l'excellence par Hamid Benmaarouf

## 48 **L'Homme**

- 48/49 **Montres** ORIS TT1 Engine Date par Lina Mouafak

## 50 **Lifestyle**

- 50/51 **Cigare** H. Upmann Sir Winston par Antoine Delmas
- 52/53 **Art** Edgar Heinrich par Antoine Delmas

*Gentlemen*  
**DRIVERS**

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Hamid Benmaarouf - Majda Karbane** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani - 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](http://www.gentlemendriversmag.com)

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



48



10



50



6



26



52



20



42



14



## Vivo Energy Maroc promeut l'expérience client responsable dans ses stations-service Shell

Dans le cadre de l'Innovation Camp Injaz Al-Maghrib, Vivo Energy Maroc, en charge de la commercialisation et de la distribution des carburants et lubrifiants de la marque Shell au Maroc et de la marque Butagaz GPL, a récompensé le projet « Terminal interactif et écologiquement responsable ». Le projet bénéficiera du soutien de Vivo Energy Maroc et sera mis en œuvre dans les stations de son réseau Shell. L'Innovation Camp Injaz Al-Maghrib est un programme éducatif de soutien à l'entrepreneuriat, et Vivo Energy du Maroc est partenaire de ce programme depuis 2007. Cette année, le concours s'est déroulé sur une plateforme en ligne, permettant à près de 40 étudiants des universités marocaines de proposer des solutions pertinentes et pratiques grâce à un travail d'équipe et des méthodes innovantes basées sur le design thinking. Ils ont été invités de cogiter à propos de la problématique suivante : « Quelles solutions peut-on proposer en stations-service afin d'optimiser l'expérience client en capitalisant sur l'innovation et le développement durable ? ». Cette année, le projet « borne interactive et écoresponsable » a reçu le soutien du jury. Le dispositif permettra aux clients du réseau Vivo Energy Maroc de gagner du temps et de la commodité lors des transactions, et de bénéficier de programmes de fidélité et d'autres avantages. L'équipe qui a conçu le projet bénéficiera du soutien

actif de Vivo Energy pour permettre la mise en œuvre du projet. Outre l'aspect ludique de la compétition, Vivo Energy Maroc crée un esprit d'émulation entre jeunes afin de développer le service client et les pratiques de développement durable.



## La nouvelle BMW Série 4 Cabriolet arrive sous nos latitudes

Après la série 4 coupé, c'est au tour de la version décapotée de la sportive munichoise d'atterrir sur notre marché. Si le fameux double haricot surdimensionné fait toujours polémique parmi les inconditionnels de la marque, il n'en demeure pas moins que la ligne de ce nouveau cru ne renie sa filiation aux produits de la marque à l'hélice et revendique haut et fort son ADN avec des contours racés, des flancs musculeux et une poupe vindicative. Cette nouvelle génération signe également le retour de la capote en toile plus raffinée. A l'intérieur, le cabriolet reprend la présentation soignée du coupé ainsi que sa technologie embarquée. Enfin, sous la capote, l'importateur exclusif de la marque (SMEIA), a retenu un quatre cylindres essence 2.0 l suralimenté offrant deux niveaux de puissance : 184 ch et 300 Nm pour la 420 i et 258 ch et 400 Nm pour la 430 i. Dans les deux cas, la transmission est assurée par une boîte automatique à huit rapports. Quant au tarif, il débute à 568.000 DH.

# FOCUS

passionnante

dynamique

La plus **intelligente** < compacte jamais conçue

performante

innovante



Associant un design audacieusement ingénieux, un aérodynamisme sportif et les dernières technologies de Ford, la nouvelle Ford Focus combine brillamment charme et intelligence. Unique, elle vous éblouira tant par son intelligence que par sa beauté.

Nouvelle Ford Focus disponible dans tous les showrooms Ford Réseau Auto Hall.

À partir de

**1503** DH/Mois

*Ford*

## Total se transforme et devient TotalEnergies

Patrick Pouyanné, PDG de Total, a déclaré que la décennie à venir est "une décennie de transition". Le groupe a décidé de placer les énergies renouvelables et le développement durable au cœur de sa stratégie de base. "C'est pourquoi Total se transforme et devient TotalEnergies", a déclaré M. Pouyanné. Le changement de nom, désormais approuvé par la majorité des actionnaires, vise à illustrer toutes les sources d'énergie sur lesquelles il se concentre : pétrole, gaz, hydrogène, biomasse, énergie éolienne et solaire. Les produits pétroliers représentaient 55% des ventes d'énergie à ses clients en 2019, mais TotalEnergies a pour objectif de réduire cette part à 35% d'ici 2030. Il prévoit également d'investir 60 milliards d'euros au cours des dix prochaines années dans les énergies renouvelables. "Nous voulons figurer parmi les cinq premiers acteurs des énergies renouvelables d'ici 2030", a déclaré Pouyanné. "Notre croissance sera géographiquement diversifiée et s'appuiera sur la présence déjà forte de TotalEnergies en Europe, où nous avons un portefeuille de 5 millions de clients en France, 1 million en Belgique, 2 millions en Espagne, mais aussi en... Amérique du Sud, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie, en Inde", a déclaré Pouyanné. "Nous sommes en train d'identifier les meilleures opportunités dans les 50 pays où nous sommes présents".

## Ouverture d'enquêtes à propos de pannes de batterie de la Porsche Taycan

La National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA) a indiqué qu'elle enquêtait sur les modèles Porsche Taycan 2020 et 2021 pour des problèmes de batterie 12 volts qui entraînent une "perte de puissance motrice. Au total, neuf plaintes ont été déposées par des propriétaires qui ont conduit des Porsche Taycan 2020 ou 2021. En cause, la batterie 12v perd de l'énergie et entraîne l'arrêt du fonctionnement de l'ensemble du véhicule. Cela a entraîné une perte de puissance motrice lorsque le véhicule est en mouvement, mais n'a pas provoqué d'accidents, de blessures ou de décès, indique le document. Le même problème a été signalé dans quelques rapports de terrain TREAD (Transportation Recall Enhancement,

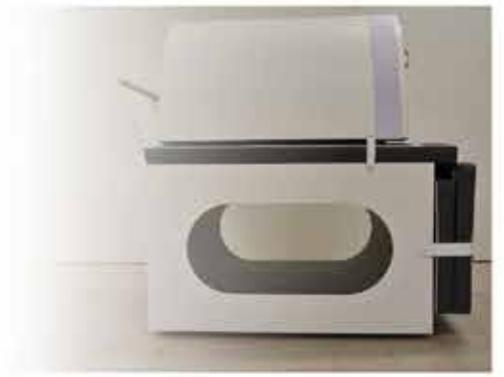
Accountability and Documentation). La perte de puissance motrice se produit à n'importe quelle vitesse sans que le conducteur en soit averti. Le document de la NHTSA précise que la perte de charge de la batterie de 12 volts "peut désactiver l'ensemble du système électrique et empêcher le véhicule de fonctionner." Un message d'erreur n'est apparu que pendant ou après la perte définitive de puissance du véhicule. Six propriétaires ont déclaré qu'ils ne pouvaient pas redémarrer le véhicule après la perte de la force motrice. Porsche a révélé avoir livré 20 015 Taycan en 2020, malgré une pause de six semaines dans la production alors que le modèle entièrement électrique montait en puissance.

## Mansour Ojeh, l'influent actionnaire de McLaren, tire sa révérence

Dans une déclaration annonçant son décès, McLaren a rendu hommage à Ojeh : "C'est avec une profonde tristesse que McLaren Racing annonce le décès de Mansour Ojeh, actionnaire de McLaren depuis 1984". Zak Brown, le directeur général de McLaren, a décrit Ojeh comme un "titan de notre sport". "Le décès de Mansour Ojeh a dévasté tout le monde chez McLaren Racing", a déclaré Brown. "Mansour a été gravé dans le cœur et l'âme de cette équipe pendant près de 40 ans et était intrinsèque à son succès". Lewis Hamilton, qui a commencé sa carrière chez McLaren et a remporté leur dernier titre mondial en 2008, a rendu son propre hommage et a déclaré qu'il participerait au GP d'Azerbaïdjan de dimanche avec un "cœur lourd". Pour sa part, le président de la FIA, Jean Todt, a tweeté : "Profondément attristé par le décès de mon ami Mansour Ojeh, l'une des légendes de la F1. Il a connu un énorme succès avec Williams et McLaren. Il était unique et un vrai gentleman". Après avoir fait ses débuts en Formule 1 chez Williams à la fin des années 1970, l'homme d'affaires saoudien né à Paris s'est associé à Ron Dennis chez McLaren et son groupe TAG a financé les moteurs Porsche de l'équipe, qui ont fait leurs débuts lors de la saison 1983. La combinaison McLaren-Tag remporte le doublé championnat pilote-constructeur en 1984 et défend les deux titres avec succès l'année suivante. McLaren a ajouté une nouvelle couronne des pilotes en 1986, avant d'entamer une ère de domination avec les moteurs Honda à partir de 1988. Au cours des quatre décennies d'Ojeh au sein de l'équipe, McLaren a remporté sept championnats des constructeurs et dix championnats des pilotes, le plus récent avec Hamilton.



NUAGE & VITAL DOME



## L'INFRATHERAPIE

Les infrarouges longs sont une partie inoffensive et bénéfique du spectre solaire. L'infrathérapie est une discipline médicale et scientifique basée sur l'action du rayonnement infrarouges longs sur l'organisme.

C'est la technique la plus polyvalente, totalement naturelle et sans danger, proposée pour le bien-être et les soins de santé en général.



Distributeur Exclusif - Vital Trade (+212 6 63 61 13 08) - [www.vitaltech-france.fr](http://www.vitaltech-france.fr)

Numéro de réservation / MyShala : +212 6 61 21 76 95

Motors

# Auto Concept

par Youssef Bennour

AUTO CONCEPT



# LEXUS LF-Z ELECTRIFIED

LE PARI DE  
L'ÉLECTRIFICATION



# AUTO CONCEPT



Lexus a misé sur les hybrides, et a bien réussi. Puis elle s'est mise un peu en retrait. Son nouveau concept car est le premier de sa nouvelle phase de voitures entièrement électriques. L'objectif est de l'utiliser non seulement comme une voiture, mais aussi comme une inspiration pour un nouveau langage de design. Ce look sera appliqué sur un déploiement de pas moins de 20 nouvelles Lexus d'ici 2025, toutes hybrides, Plug-in Hybrid ou entièrement électriques. Il s'agit du LF-Z

Electrified, qui repose sur une toute nouvelle plateforme électrique, avec une plaque de batterie sous le plancher et des moteurs à chaque extrémité. La batterie est de 90 kWh et l'autonomie annoncée est de 600 km, ce qui signifie qu'elle est très efficace. C'est en partie parce que Lexus a beaucoup d'expérience sur la façon de tirer le meilleur parti des moteurs électriques. Côté performances, les moteurs avant et arrière totalisent 543 ch et bénéficient d'un système 4WD "Direct4", une



sorte de vectorisation du couple. Plus révolutionnaire est la direction, qui est entièrement câblée. Elle est plus directe à basse vitesse, mais plus stable sur les autoroutes. Elle offre également la possibilité d'un meilleur contrôle du dérapage. Il y a lieu de noter également l'architecture spéciale du concept, qui réduit considérablement le bruit, avec une batterie qui est une dalle plate sous le plancher, des moteurs rangés près des essieux et pas de boîte à vitesses. Le design est plus

pointu que ce à quoi Lexus nous a habitués, avec une position plus ouverte. Ce qui était la "grille en fuseau" des voitures à essence a maintenant englobé tout l'avant de la voiture. Paradoxalement, cela lui donne un aspect beaucoup mieux intégré et plus subtil. S'agissant des équipements, on retrouve la dernière technologie, notamment des touches virtuelles partageables, un affichage HUD, des poignées de porte affleurantes et un toit en verre électrochrome.

## MCLAREN ARTURA

### À LA VITESSE DE L'ÉCLAIR

Le dernier modèle du constructeur britannique de supercars, la McLaren Artura, présente un nouveau V6 et la première utilisation d'une architecture destinée à accueillir les futurs véhicules électriques.





Moteur :	<b>V6 bi-turbo/ 3,0 litres E-Motor</b>
Puissance :	<b>680 ch</b>
Couple :	<b>720 Nm</b>
Boîte de vitesses :	<b>Automatique 8</b>
Transmission :	<b>Propulsion</b>
<b>Poids et mesures</b>	
Poids à vide :	<b>1498 Kg</b>
Dimensions :	<b>4,539/2,080/1,193</b>
Réservoir :	<b>59 litres</b>
Volume coffre :	<b>440 Litres</b>
Pneumatiques :	<b>235/35R19 - 295/35R20</b>

**Performances globales**

Vitesse max :	<b>330 km/h</b>
0 à 100 :	<b>3,0 s</b>
Consommation :	<b>5,6 L/100 km</b>
Émissions de CO2 :	<b>129 G/Km</b>

McLaren a produit des modèles hybrides par le passé, comme la P1 de 2014, qui intégrait un moteur électrique de 177 chevaux, mais la nouvelle Artura est prête à ouvrir de nouvelles voies pour le constructeur britannique de supercars. Ce sera le premier modèle de McLaren à utiliser un moteur V-6 de 3,0 litres fraîchement développé et aussi le début de la nouvelle architecture MCLA de la firme, qui est conçue pour accueillir des groupes motopropulseurs électrifiés. Mais l'Artura n'est pas un remplacement direct de la 570S Sports Series, récemment retirée du marché. En plus d'être

plus performante, la voiture rechargeable va également être vendue à un prix élevé. Cela signifie que la McLaren GT, qui repose sur l'ancienne plateforme et conserve la puissance du V8, est désormais le produit d'appel de McLaren. L'autre point fort de l'Artura est son poids à vide, annoncé à 1.500 kg. Si la masse des composants électriques a ajouté un total de 130 kg, des kilogrammes ont été grappillés ailleurs, grâce à une structure plus légère et au V6 plus petit, qui pèse 50 kg de moins que le V8 de 3,8 litres de la Sports Series. Le V6 3.0 litres développe 577 chevaux et 584 Nm de couple. Le moteur



fonctionne en conjonction avec un moteur électrique situé dans le carter de la transmission, qui contribue jusqu'à 94 chevaux et 225 Nm. McLaren affirme que la puissance totale atteint 671 chevaux et 720Nm. La batterie lithium-ion de 7,4 kWh pèse 40 kg et est placée sous l'arrière de l'habitacle. Selon le constructeur, le temps de charge à 80 % est de 2,5 heures et l'autonomie électrique est de 30 km. Bien que les chiffres définitifs des performances n'aient pas encore été publiés, McLaren prévoit le 0 à 100 km/h en 3,0 secondes, et le 0 à 300 km/h en 21,5 secondes. La vitesse maximale est

limitée à 330 km/h. En mode électrique uniquement, la vitesse maximale est plus modeste, à 130 km/h. L'Artura reçoit également une nouvelle transmission automatique à double embrayage à huit rapports - au lieu des sept rapports que l'on trouve ailleurs dans la gamme - qui transmet la force motrice à l'essieu arrière par le biais d'un nouveau différentiel à glissement limité, contrôlé électroniquement. Comme sur la SF90, il n'y a pas de marche arrière mécanique ; l'Artura recule toujours grâce à son moteur électrique. Le design de la nouvelle voiture reprend plusieurs thèmes familiers de



McLaren, mais de manière agréable. L'Artura a presque exactement la même longueur que la 720S, plus chère. À 4,54 m, la nouvelle voiture est en fait un demi centimètre plus longue, mais ses proportions serrées et l'absence d'aérodynamisme agressif font qu'elle semble plus courte. Le directeur du design de McLaren, Rob Melville, qualifie les contours lissés de "sculpture technique" et, chose inhabituelle pour un véhicule aussi puissant, il n'y a pas d'aérodynamisme actif, ni de surfaces mobiles.

Par rapport à la 570S, les prises d'air latérales de l'Artura ont acquis une forme plus organique. Elle a également bénéficié de l'ajout de prises d'air au niveau des ailes, similaires à celles utilisées par les 911 RS de Porsche. Les phares, appelés "oculaires", sont plus petits que ceux de la 570S et contiennent des éléments tout LED. À l'arrière, des feux arrière ultra étroits sont contenus dans une calandre en mailles découpées au laser, qui accueille également les doubles sorties d'échappement.



L'habitacle de l'Artura est plus spacieux que celui des Sports Series et de la 720S et on y accède par des seuils plus étroits. Les matériaux sont plus luxueux, avec un recours plus prononcé au cuir et à la microfibre et une diminution de la fibre de carbone visible. L'ergonomie a également été améliorée, avec un nouvel écran tactile de 8,0 pouces, orienté vers le portrait et fonctionnant avec un système MIS II plus élégant, basé sur Android, qui offre une prise en charge de la fonction miroir du

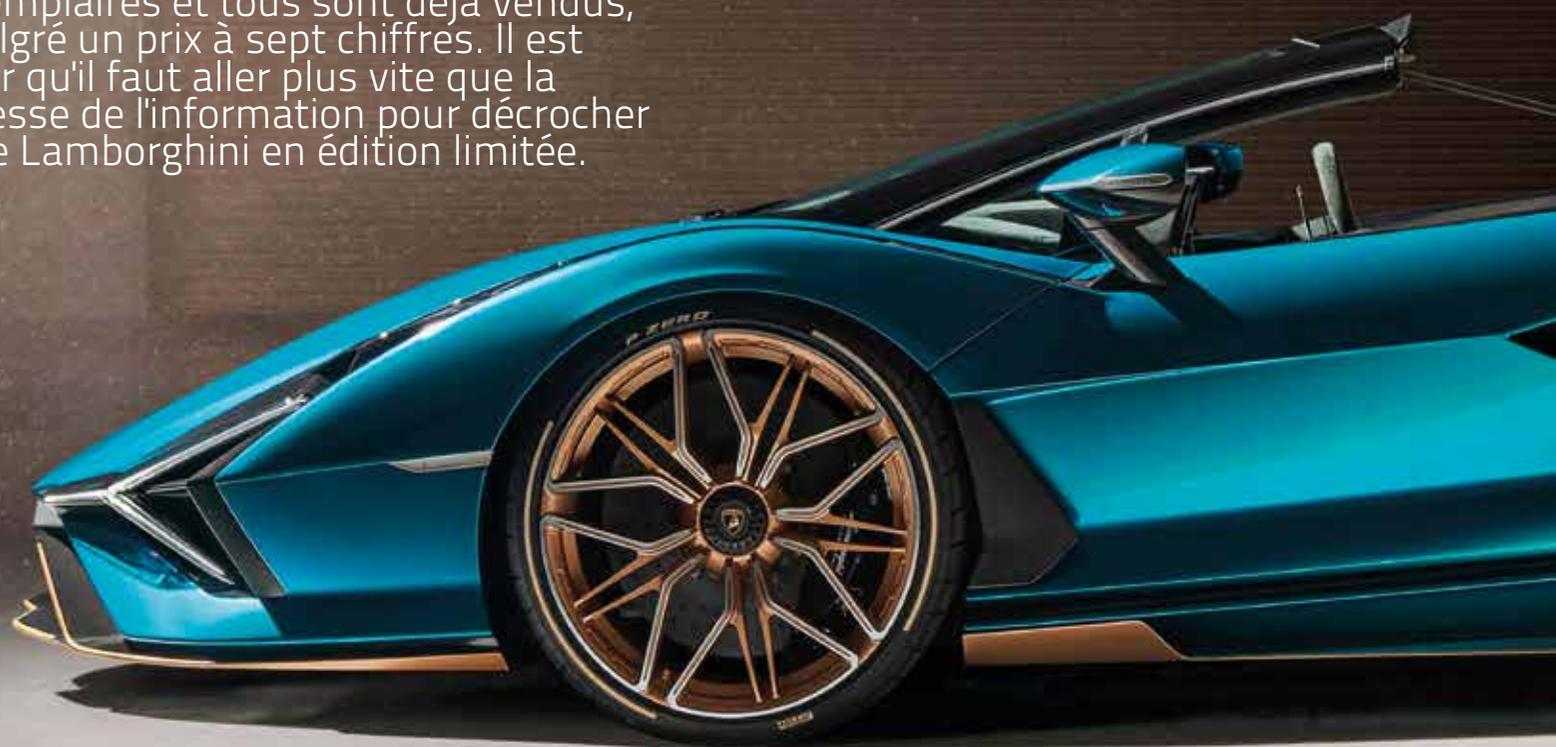
smartphone pour Apple CarPlay et Android Auto. Côté sécurité active, on notera la présence du régulateur de vitesse adaptatif, du système d'assistance pour les feux de route et du système de reconnaissance des panneaux routiers. Les freins en carbone-céramique sont également de série, tout comme les amortisseurs adaptatifs avec le système Proactive Damping Control de McLaren, qui recueille les données d'une batterie de capteurs pour optimiser la réponse des amortisseurs.

par Youssef Benjoud

## LAMBORGHINI SIÁN ROADSTER

### LE TAUREAU FAIT DES ÉTINCELLES

Vous aimez le look du nouveau roadster Lamborghini Sián ? A moins que vous n'ayez entendu le contraire, il est trop tard. Il n'y aura que 19 exemplaires et tous sont déjà vendus, malgré un prix à sept chiffres. Il est clair qu'il faut aller plus vite que la vitesse de l'information pour décrocher une Lamborghini en édition limitée.







Le roadster Sián est une version à toit ouvert du coupé Sián de l'année dernière, bien que Lamborghini n'en ait produit que 63 exemplaires. Cette version découvrable utilise la même plateforme basée sur l'Aventador, combinant la puissance du V12 avec un système hybride, alimenté par un moteur électrique. Mais si l'assistance électrique ne représente qu'une petite partie de la puissance totale -un moteur de 48 volts intégré

à la boîte à vitesses fournit jusqu'à 34 chevaux- le monstrueux V12 atmosphérique de 6,5 litres développe la bagatelle de 774 chevaux. Bien que le moteur électrique ne fournisse pas beaucoup d'énergie, il offre une densité énergétique bien supérieure à celle d'une batterie classique. Lamborghini affirme qu'il est trois fois plus puissant qu'une batterie lithium-ion de même poids et que l'ensemble du groupe motopropulseur



Moteur : 6.5L V12 48s  
Puissance : 819 ch  
Couple : 720 Nm  
Boîte de vitesses : Automatique  
Transmission : 4x4

Poids et mesures  
Poids à vide : 1650 Kg  
Dimensions : 4.98 / 2.10 / 1.13  
Réservoir : 80 litres  
Volume coffre : - Litres  
Pneumatiques : 255/30R20 - 355/25R21

Performances globales  
Vitesse max : 350 km/h  
0 à 100 : 2.8 s  
Consommation : - L/100 km  
Emissions de CO2 : - G/Km

n'ajoute qu'environ 20 kg à la masse de la voiture. L'utilisation d'un supercondensateur permet un freinage régénératif ultra-rapide, Lamborghini affirmant qu'il peut se recharger complètement chaque fois que la voiture freine brusquement. En plus de l'assistance qu'il apporte, le moteur électrique produit une certaine quantité de couple, bien nécessaire pour faciliter les changements de vitesse de la transmission manuelle

automatisée à embrayage unique de Lamborghini. Le moteur électrique se désengage à des vitesses supérieures à 130 km/h, mais Lamborghini affirme qu'il rend la voiture 10 % plus rapide dans les manœuvres de stop-and-go - ce dont le constructeur de Sant'Agata se vante régulièrement - et qu'il est suffisant pour alimenter la voiture à basse vitesse, permettant ainsi des manœuvres silencieuses avec le moteur éteint.



Côté chiffres, la version roadster est un peu plus lente que le coupé Sián, puisqu'elle franchit le 0 à 100 km/h en moins de 2,9 secondes plutôt que 2,8 secondes pour le coupé. De même, bien qu'il se décrive comme un roadster, le Sián semble ne pas avoir de toit. Le communiqué officiel affirme seulement qu'il est toujours ouvert sur le

ciel. Mais étant donné la possibilité de mieux profiter de la majestueuse sonorité du V12 sans aucune restriction, nous ne pensons pas que ce détail aura une incidence sur les privilégiés VIP de Lamborghini, qui auront la chance d'en acheter un. La Sián rend également hommage à l'un de ses célèbres prédécesseurs, Lamborghini précisant



que la ligne du périscope qui part du cockpit vers l'arrière et se termine par des "airstreamers" derrière les deux sièges, est inspirée de la Countach. Bien que la voiture soit présentée en bleu Uranus, Lamborghini tient à souligner que les acheteurs pourront commander à peu près n'importe quelle couleur de peinture ou de

garniture qui leur plaira. Ils pourront même commander des bouches d'air imprimées en 3D avec leurs propres initiales. Oh, et au cas où vous vous poseriez la question, le nom Sián est tiré du dialecte bolognais et signifie "éclair" ou "foudre", un clin d'œil à son statut d'hybride.

par Youssef Bennour

## MERCEDES GLE COUPÉ 350 DE PLUG-IN-HYBRID

### LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Pour les amateurs du luxe, mais qui restent soucieux de l'environnement, le GLE plug-in-hybrid de Mercedes, qui fait partie des 5 nouveaux modèles hybrides rechargeables récemment introduits au Maroc par Auto Nejma (la Classe E, GLC, GLC Coupé, GLE et GLE Coupé), permet de marier les deux, sans sacrifier le plaisir de conduite.







Les véhicules hybrides rechargeables gagnent en popularité, offrant aux acheteurs qui n'aiment pas l'idée de dépendre de l'autonomie limitée d'une voiture entièrement électrique une chance de s'engager sur la voie de l'électrification. La plupart des véhicules électriques hybrides rechargeables (PHEV) associent un moteur à essence à l'électrique, mais Mercedes estime qu'il y a du mérite à utiliser un moteur diesel économique à la place, ce qui permet de rouler sans émissions d'un côté et d'être frugal sur de longues distances de

l'autre. Cette technologie prometteuse, qui a permis à la marque à l'étoile de négocier avec succès le virage de la réduction des émissions polluantes imposée par les pouvoirs publics est désormais disponible sur notre marché, à travers la gamme plug-in-hybrid introduite par Auto Nejma, l'importateur exclusif de Mercedes au Maroc. À l'extérieur, rien n'indique que vous conduisez le modèle hybride, hormis le port de charge se trouvant derrière une trappe à carburant d'apparence normale, du côté opposé à celui où l'on verse le diesel. Il n'en reste



pas moins que la ligne du GLE verse dans le statutaire et confirme le positionnement de luxe du SUV de Stuttgart. Ainsi, l'avant combine les caractéristiques de la famille des SUV Mercedes-Benz avec des attributs clairs de coupé : la calandre en losange avec sa grille horizontale unique crée une filiation avec les autres coupés de la marque, tandis que les ouvertures dans la grille en chrome haute brillance mettent en évidence le caractère SUV. Avec la ligne AMG, la calandre s'élargit vers le bas en forme de A et les picots de la calandre

en forme de diamant sont chromés. Le dynamisme de la ligne du coupé est particulièrement évident dans le design de la partie arrière. Un large muscle dans le flanc du véhicule sous le pilier C, qui commence dans la porte arrière et enveloppe les feux arrière, donne au GLE Coupé son aspect puissant et prêt à bondir. Associé aux feux arrière allongés, il souligne la largeur de l'arrière du véhicule. L'intérieur du modèle hybride est également presque inchangé. Il y a bien sûr quelques menus uniques dans l'excellent système d'infodivertissement



MBUX, mais les sièges restent inchangés. Cela signifie qu'il y a beaucoup d'espace pour cinq personnes à bord. Le coffre est un peu plus petit que le modèle standard, mais rien de rédhibitoire. L'arrière de la voiture et l'essieu arrière ont dû être complètement redessinés, pour accueillir la grosse batterie située en dessous. Cette batterie, une unité lithium-ion, a une capacité de 31,2 kWh. Elle alimente un moteur électrique hautement intégré dans la transmission pour une distance maximale de 100 kilomètres. Ce

moteur, d'une puissance de 100 kW (136 ch), peut propulser le GLE Coupé jusqu'à 160 km/h. Dans cette configuration, c'est une voiture très douce et relaxante à conduire. Le GLE peut également être équipé de la suspension pneumatique en option, qui le transforme en un véhicule très confortable. Sous le capot, on retrouve un moteur turbo-diesel de 2,0 litres puissant (194 ch) et disposant d'un couple important (400 Nm). La puissance cumulée ressort à 320 ch et 700 Nm de couple, permettant au GLE de s'affranchir de l'exercice



Moteur : 4 Cyl Plug-in Hybrid / Diesel 1950 cm<sup>3</sup>  
Puissance : 320 CH  
Couple : 700 Nm  
Boîte de vitesses : Automatique, 9 vitesses  
Transmission : 4x4

Poids et mesures  
Poids à vide : 2590 kg  
Dimensions : 4924/1947/1772  
Réservoir : 65 litres  
Volume coffre : 510-1645 Litres  
Pneumatiques : 275/50 R20

Performances globales  
Vitesse max : 210 km/h  
0 à 100 : 6,9 s  
Consommation : 1,1 l/100 km  
Émissions de CO<sub>2</sub> : 30 g/Km

du 0 à 100 km en 6,9 secondes et d'afficher 210 km/h en vitesse de pointe. Il est à noter que de nouveaux programmes de conduite « Electric » et « Battery Level » sont proposés, afin de rendre l'expérience de conduite plus optimale. Mais le tour de force réalisé par les ingénieurs de Mercedes reste indubitablement la baisse conséquente de la consommation, ainsi que des émissions CO<sub>2</sub>. Ainsi, la consommation de carburant pondérée (1,3-1,1 l/100 km), et les émissions de CO<sub>2</sub> pondérées (34-30 g/km) positionnent le GLE comme le

best in class dans sa catégorie. En définitive, il ne fait aucun doute que le GLE 350 de a le potentiel d'offrir à ses propriétaires des coûts d'utilisation vraiment bas, surtout s'ils rechargent la batterie régulièrement. De plus, ils ne seront pas pénalisés sur les longs trajets, grâce à l'efficacité intrinsèque du moteur diesel quatre cylindres. En attendant l'adoption du bonus-malus, les clients marocains pourront toujours se consoler avec l'exonération de la taxe proportionnelle et de la vignette.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

# EDGAR HEINRICH

UN MOTARD PAS  
COMME LES AUTRES !







# EDGAR HEINRICH

UN MOTARD PAS  
COMME LES AUTRES !

Il se définit comme un motard geek, branché et en phase avec son temps. Passionné très tôt de mécanique et de vitesse, Edgar Heinrich se découvre une vocation de designer en herbe, comme en attestent ses gribouillages prometteurs de jeune écolier. Un talent que ne manque pas de déceler la marque à l'hélice, qui lui ouvre les portes de BMW Motorrad en 1986. On lui doit le design de nombreuses motos BMW : la moto de rallye Paris-Dakar, la K 1200 S et R, la HP2 Enduro, la R 1150 GS, la R 1200 GS et plus récemment, la S1000 RR.

Dans cet entretien exclusif accordé à Gentlemen Drivers Magazine, Edgar Heinrich revient en détail sur sa passion pour le design moto, sa carrière chez BMW, ainsi que sa collection de motos en tous genres.





**EDGAR  
HEINRICH**  
UN MOTARD PAS  
COMME LES AUTRES !

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

Elle a commencé lorsque j'avais environ 12 ans. Mes frères aînés et leurs copains parcouraient les rues du village avec leurs premières motos (Zündapp, Kreidler et Hercules, tous des petits cyclomoteurs de 50 cm<sup>3</sup>). J'étais toléré comme passager de temps en temps et c'était la meilleure chose pour moi. Quelle expérience à cette époque ! Aller vite, souvent sans casque ni équipement, sentir la vitesse, les éléments et la nature plus intensément que jamais auparavant. Aujourd'hui, si je me promène avec ma Vespa de 1961, il m'arrive de faire demi-tour, juste pour sentir l'odeur du vieux deux-temps, brûlant un peu trop d'huile. À l'âge de 17 ans - je n'avais même pas encore mon permis de conduire - j'ai adopté le bicylindre à deux temps de 250 cm<sup>3</sup> de mon frère. Un segment assez populaire à l'époque, grâce aux prix abordables des assurances. Je ne possédais pas de permis et je ne pouvais pas non plus enregistrer la moto, donc je devais rouler sans aucune permission légale - ce qui, au moins, me semblait correct, en pleine campagne. La moto était de mauvaise qualité, donc en plus de rouler, il fallait apprendre à la réparer et à l'entretenir.

#### Qu'avez-vous étudié exactement ?

Je n'étais bon qu'à deux choses : construire n'importe quoi de mes propres mains (comme réparer des voitures ou des vélos ou n'importe quoi autour de la maison) et dessiner. Sans grande conviction, j'ai commencé à étudier l'architecture. Mais très vite, l'un de mes tuteurs m'a convaincu que je n'étais pas à la hauteur de mes capacités - et c'est à ce moment-là que j'ai sérieusement examiné toutes les options, en vérifiant toutes les écoles et tous les cours. En tombant sur le département de design industriel de l'université des sciences appliquées de Munich, j'ai fini

par me dire que c'était quelque chose que je pouvais faire, que c'était quelque chose pour laquelle j'étais doué ! Dessiner, faire des croquis, bricoler et construire des modèles de n'importe quoi, c'était quelque chose que je faisais de toute façon, sans ordre de l'extérieur. Passer le test d'application n'était pas un problème et puis j'étais là. Cependant, concevoir de "beaux" articles, par exemple des articles ménagers, de l'argenterie, des meubles ou des objets décoratifs... ce n'était pas mon truc. J'aimais concevoir des machines, des voitures, des vélos, des tracteurs, des créatures mécaniques... Comme étape logique, j'ai postulé à un stage chez IVECO, où j'ai travaillé sur des camions et des bus. Et c'est là que j'ai beaucoup appris sur les techniques de dessin, les techniques de présentation et aussi sur le côté « dur du métier », à savoir qu'il y a toujours des éléments de temps et d'argent en jeu. C'est quelque chose que l'on n'apprend pas à l'école.

#### Que pouvez-vous nous dire de vos débuts chez Motorrad ?

Mon travail de thèse était - bien sûr - une moto. Non pas que j'ai été le premier, mais mon modèle était grande nature 1:1. Et c'était une nouveauté. J'avais soudé le cadre moi-même, avec de vraies suspensions, pour que quelqu'un puisse s'asseoir dessus afin d'avoir une réelle impression de la moto et de sa conception. Et je pense que l'impact était très différent de celui des modèles à l'échelle 1:4 des autres étudiants. Et d'une certaine manière, ça a marché. BMW m'a fourni certaines pièces, comme les roues, le carter du moteur, etc., le reste, comme la carrosserie et certains composants, je les ai construits à partir de mousse, de plastique, de métal, de fibre de verre et de tout ce que je pouvais trouver. Cela m'a pris beaucoup plus de temps que prévu, mais j'ai finalement pu présenter mon



## Bio express :

**1958** : Naissance à Freising, près de Munich

**1983** : Démarre ses études au collège de design industriel à Munich

**1986** : Intègre BMW Motorrad en tant que designer junior

**2005** : Promu head of vehicle design (motorcycles) à BMW Motorrad

**2009** : Nommé vice-président du développement des produits, responsable de la conception des automobiles et des motos chez l'indien Bajaj

**2012** : Retour à BMW Motorrad, en tant que Head of Design

## EDGAR HEINRICH

### UN MOTARD PAS COMME LES AUTRES !

modèle à l'équipe de conception de BMW Motorrad. Et heureusement, ils ont été très positifs et m'ont offert un poste de freelance pour commencer dans leur studio. À l'époque, l'équipe de conception était plutôt petite, mais j'étais super heureux de pouvoir travailler sur des motos. C'était comme un rêve devenu réalité.

#### Quel a été le premier projet sur lequel vous avez travaillé ?

Les premiers projets étaient des petits trucs, des composants de facelift, des pièces accessoires, le design de jantes, etc. C'est normal pour les débutants en design, vous devez prouver vos compétences. Bien sûr, j'ai essayé de faire bonne impression et je suppose que cela a payé. Peu après, j'ai réalisé des projets de lifting, comme la R 100 R qui était un dérivé de la R 100 GS de l'époque.

Au bout d'un an environ, on m'a proposé un poste permanent et en plus, on m'a demandé de participer à une toute nouvelle ligne de modèles (qui sera plus tard connue sous le nom de R259, le premier Boxer à 4 soupapes). Comme le projet était censé changer la donne, d'autres designers étaient en compétition ; des designers professionnels bien établis, et j'étais très fier lorsque le design final a été choisi : c'était le mien ! C'est devenu la R 1100 RS, à partir de 1993. Mais j'avais devancé quatre designers professionnels de motos, dont certains avaient été des idoles de mon époque d'étudiant !

#### Quel projet était le plus important à cette époque ?

Ce nouveau boxer à 4 soupapes - qui a servi de base à d'autres dérivés - a été la moto qui a ramené BMW Motorrad sur la voie de la prospérité. Les chiffres augmentaient d'année en année, et les marges aussi. Petites par rapport aux chiffres d'aujourd'hui, mais importantes et dans une certaine mesure, à la base du succès d'aujourd'hui. D'autres modèles importants ont suivi, comme la R 1100 S, la R 1150 GS, la nouvelle 4 en ligne (K 1200 S), la K 1200 R (qui était un modèle révolutionnaire : c'était la moto sur laquelle les médias étrangers ont tous tiré leur chapeau à propos de BMW Motorrad... la première fois que nous avons été évalués pour avoir construit des motos "émotionnelles" et pas seulement "seulement fonctionnelles"). C'était une déclaration très importante pour moi à l'époque.

De nombreux autres projets importants ont suivi, par exemple les motos du rallye Paris-Dakar (1999 - 2003, où les motos BMW étaient très compétitives), et - plus important encore - la nouvelle génération de boxers, à



commencer par la R 1200 GS de 2005, qui est devenue la moto >500cc la plus vendue au monde à cette époque), ainsi que ses dérivés sportifs HP2 Enduro et Megamoto, qui ont prouvé que le concept de bicylindre plat "à l'ancienne" était un concept contemporain de haute performance, sans oublier la moto de série R NineT, qui a introduit la culture de la personnalisation dans les motos de série. Citons enfin la S 1000 RR, qui était la première moto super-sport de BMW, réalisée par mon collègue designer Ola Stenegard. C'était la première moto conçue sous ma supervision et sous la direction de David Robb, en tant que chef de la conception de BMW Motorrad.

#### En 2009, vous avez décidé de rejoindre Bajaj Auto, où vous avez travaillé à la fois sur le design des automobiles et des motos. Qu'est-ce qui vous a motivé à faire ce choix ?

Après avoir travaillé chez BMW Motorrad pendant 23 ans, j'ai senti le besoin du changement. J'avais toujours aimé travailler avec BMW Motorrad, et j'adorais travailler sur des projets de moto. D'autre part, j'avais toujours aimé parcourir le monde, et m'ouvrir à de nouveaux défis. Pourtant, je me voyais sur cette voie ferrée, les kilomètres devant moi ressemblant aux kilomètres derrière jusqu'à la retraite... et cela ressemblait simplement à une voie très prévisible et quelque peu ennuyeuse. D'un côté, il y avait toujours ces projets sympas que je ne voulais pas rater, et de l'autre, je devais simplement lâcher prise. Et j'ai senti que le moment était bien choisi lorsque cette opportunité avec Bajaj s'est présentée. L'Inde est tellement inspirante ; les gens sont sincères,





ouverts d'esprit, désireux d'apprendre et toujours empathiques. J'ai été très heureux là-bas et je garde toujours le contact avec de vieux amis et collègues indiens.

#### **Que pouvez-vous nous dire de cette expérience ?**

En Inde, le design contemporain des motos n'en était qu'à ses débuts et les opportunités étaient multiples : développer des processus de design, retravailler la stratégie globale de la marque, façonner des marques sectorielles, mettre en place une équipe de design, créer un tout nouveau studio de design moderne et surtout, concevoir des motos. Je pense que nous avons défini une norme pour l'industrie indienne de la moto au cours de ces années, tant du côté des produits que des processus de développement et que nous avons également utilisé le design pour la communication et le marketing.

Avec une équipe extrêmement motivée et totalement engagée, ainsi qu'une direction compétente ayant une vision claire et une grande confiance dans ses employés, je pense que nous avons rafraîchi la marque et produit plusieurs nouvelles motos, définissant un standard de design moderne et occidental pour la société et aussi pour l'industrie indienne.

J'ai travaillé uniquement pour les divisions motos. Pour ce qui est du design des 4 roues, nous avons engagé un designer automobile professionnel qui dirigeait cette petite équipe.

Dans l'ensemble, mes années indiennes ont été remplies d'excitation, de surprises, de contradictions et m'ont laissé de multiples souvenirs fascinants. Le pays, les gens, le trafic, les contrastes, l'expérience globale... C'est difficile à décrire. On voit partout des choses étonnantes et en même temps dérangeantes. Chaque jour apporte de nouvelles expériences, de nouvelles rencontres. Je suis un grand fan de l'Inde et j'ai la chance d'être encore ami avec des camarades indiens géniaux.

#### **Vous êtes revenu chez BMW en 2012. Comment s'est passé votre retour ? Comment avez-vous vu l'évolution de BMW Motorrad ?**

La plupart des motos que j'ai trouvées à mon retour d'Inde n'étaient pas nouvelles pour moi. Il s'agissait de projets initiés en ma présence et qui étaient toujours en cours comme la RR super sport, la nouvelle génération de Boxer à refroidissement liquide ou la famille R nineT. L'équipe s'est agrandie, et le nombre de projets a augmenté. Mais dans l'ensemble, j'ai eu l'impression de rentrer à la maison en famille après un voyage d'aventure.

Le jour même de mon retour chez BMW, le nouveau PDG, M. Stephan Schaller a pris les commandes. Et à peu près au même moment, l'équipe de BMW Motorrad Design a emménagé dans son nouveau studio : tout était donc prêt pour un nouveau départ parfait.

#### **À la Villa d'Este, vous avez présenté le BMW Concept Link. Comment est né ce projet? Quand le verrons-nous sur la route ?**

Nous avons présenté différents concepts de motos à

## EDGAR HEINRICH

### UN MOTARD PAS COMME LES AUTRES !

la Villa d'Este ces dernières années, avec des thèmes différents. Chaque année, nous nous demandons : comment pouvons-nous surprendre la foule, les médias, les clients ?

Après avoir présenté différentes motos hardcore très émouvantes (comme le Concept Ninety, le Concept 101, le Concept R5 Hommage et quelques autres), nous voulions proposer quelque chose de très différent. Par exemple, un véhicule électrique. Un état d'esprit très différent. Un concept avec une connotation à la fois d'utilité et de praticité. Notre objectif était de transformer ce concept de "scooter utilitaire" en un véhicule de transport urbain hautement émotionnel. Les scooters d'aujourd'hui suivent généralement le langage formel des motos, avec des lignes de course dynamiques, combinées à des selles semblables à des canapés. Notre approche a consisté à inventer un nouveau langage formel, en synchronisation avec un tout nouvel ensemble et un groupe motopropulseur électrique. Nous voulions créer un langage de conception moderne, d'architecture urbaine, à l'apparence intemporelle. Nous croyons en la mobilité électrique et nous travaillons en permanence dans ce domaine. Comme vous le savez, je ne peux pas parler des futurs produits ni d'une quelconque date de production.

#### **Le marché des voitures électriques est en pleine croissance. Qu'en est-il des motos ?**

Nous pensons qu'il y a un avenir pour les deux roues électriques également et cela se produira d'abord dans les zones urbaines. L'infrastructure sera l'une des raisons, mais aussi la nature de la propulsion électrique - avec des accélérations et des freinages/récupérations répétitifs - peut apporter un meilleur bénéfice ici. La pollution dans les villes sera probablement la raison la plus importante et nous sommes donc convaincus que ce marché va se développer. Les scooters joueront le rôle principal à ce niveau-là. L'utilité, la protection contre le vent et les intempéries et la capacité de se faufiler sur les routes urbaines encombrées seront leurs principaux atouts et constitueront un avantage crucial par rapport aux véhicules à quatre roues.

Pour les motos, ce sera plus difficile, car il y a d'autres défis à relever. Les moteurs électriques ne sont pas le problème - ces moteurs peuvent être vraiment puissants et fournir une accélération émotionnelle, mais les packs de batteries actuels sont difficiles à intégrer dans une moto, sans en changer complètement la perception actuelle.



#### **Quels sont aujourd'hui les défis pour une marque de motos ?**

Les marques de motos d'aujourd'hui sont confrontées à différents défis. Il y a des exigences administratives, qui sont strictes. Par exemple ici en Europe, tous les fabricants doivent répondre aux normes Euro 5 (émissions et bruit), et bientôt il y aura des exigences encore plus strictes. En plus, la sécurité et la durabilité sont deux facteurs qui ne cesseront de croître, partout dans le monde. Du côté de la mobilité électrique, l'un des principaux problèmes est l'absence d'infrastructures. La numérisation et la connectivité sont également des tendances majeures qui influencent toutes les industries et tous les produits. Les clients attendent tout simplement des biens et des services qui s'intègrent parfaitement dans leur vie quotidienne. L'utilisateur s'attend à être au centre : il veut concevoir, créer, individualiser, partager ses expériences avec ses pairs. Les expériences et les communautés pourraient devenir plus importantes que le produit lui-même - le produit est limité, le web est illimité !

Du côté de l'arrière-plan, l'industrie 4.0 est un autre défi qui oblige tous les fabricants à investir dans les usines, la technologie et les nouveaux produits.

Personnellement, je crois fermement que la conduite d'une moto reste l'une des expériences les plus analogiques possibles. Conduire une moto, croiser au-dessus du tarmac ou du gravier ; vous devez utiliser tous vos sens, c'est une expérience hautement émotionnelle. Je suis totalement convaincu que les motos ont un avenir.

#### **Quel est l'avenir des motos ?**

Les temps changent si vite de nos jours qu'il est



presque impossible de prédire quoi que ce soit. Je pense que les deux-roues peuvent offrir un énorme potentiel de solutions dans les mégapoles urbaines denses, mais aussi une mobilité de masse bon marché dans les zones rurales vastes et isolées des pays en développement.

Cependant, comme nous l'avons mentionné, la mobilité "verte" et "sûre" ne fera que gagner en importance, parallèlement à l'augmentation des réglementations. Et cela exigera à nouveau des produits plus émotionnels, au-delà des besoins utilitaires de base et des exigences purement fonctionnelles. Pour une marque forte, une ingénierie de qualité et des produits hautement émotionnels deviendront un élément encore plus crucial à soutenir dans le futur pays de la moto. Je pense que la mécanique est un luxe dans un avenir de plus en plus numérique.

#### **Combien de motos possédez-vous ?**

En ce moment, mon garage compte dix-huit motos. Parmi elles, il y a six BMW. En fait, six générations de motos Boxer, de la R 51/3 à la R 1200 GS, dont une HPN Rallye 2 soupapes, une HP2 Enduro, une 2Valve flat twin custom. Je possède également trois Honda vintage (CB 750 Four, CB 500 Four - les motos héroïques de ma jeunesse - que je ne pouvais pas m'offrir à l'époque, et une CL 450 Scrambler). D'autres marques de motos (Ducati, Matchless, KTM, Trial bike, Vespa 150 de 1961, une Royal Enfield et une Bajaj à trois roues, ces deux dernières étant des souvenirs de mon séjour en Inde) font également partie de mon garage. La plupart des motos sont customisées, modifiées ou améliorées ici et là, à l'exception des Honda vintage, qui sont dans un état absolument authentique.

#### **Que conduisez-vous dans votre vie quotidienne ?**

Sans vouloir me plaindre du privilège de conduire une BMW X5 fournie par l'entreprise, je préfère aller au travail en moto. J'ai toujours aimé faire du tout-terrain, et je suis attiré par tout ce qui porte des pneus à crampons. C'est pourquoi j'aime les motos de type GS et Scrambler, qui allient fonctionnalité et fraîcheur. Vous me verrez probablement sur une GS ; c'est la moto parfaite pour tout ce que vous voulez faire : Croisière, trajet domicile-travail, voyage, autobahn, plaisir de la conduite en montagne... et aucun souci de la météo. J'essaie de garder toutes mes motos en mouvement et en bon état d'entretien, de les utiliser régulièrement, pour éviter les pannes dues à l'immobilisation. C'est parfois difficile de garder toutes les motos en bon état de marche, vu le temps de loisir limité.

#### **Quelle est la moto parfaite pour vous ? Et la plus mythique ?**

Une moto mythique ? Je n'ai pas vraiment de réponse à cette question. Il y a tellement de superbes motos sur le marché. Et cela dépend toujours de l'objectif de ce que vous voulez faire : Vitesse, tout-terrain, tourisme d'aventure, café racing... J'ai toujours dit qu'il n'y a pas de moto parfaite, il n'y a que la moto qui convient à un usage donné. Ce qui implique donc de posséder plus d'une moto.

Une moto est toujours une extension de l'état d'esprit du motard dans le monde qui l'entoure. D'un point de vue philosophique, la moto parfaite est celle qui affiche votre attitude et qui, en outre, est capable d'idéaliser ou d'élever vos capacités et vos attentes. "Se sentir rapide" peut être plus important qu'"être rapide". Si une moto peut prétendre à cela, elle est proche de la perfection. L'émotion est plus importante que la fonction.

#### **Quelle moto vous a donné envie de devenir designer ?**

J'ai toujours été attiré par les machines, que ce soit les motos, les machines, les tracteurs, les chenilles et ce genre de choses. Et j'ai dessiné toute ma vie. Mes parents ont gardé de vieux dossiers de l'école - ils sont remplis de toutes sortes de croquis, de gribouillages, de bandes dessinées. Je suppose que c'était juste un développement naturel pour moi.

#### **Selon vous, qu'est-ce qu'un vrai motard ?**

Je ne prétends pas être capable de définir ce qu'est un vrai motard. Quand j'étais plus jeune, je soignais mes préjugés et je regardais de haut les motards de segments différents des "miens". Mais cela a changé, je crois que chacun peut choisir la moto qui lui convient, en fonction de ses besoins personnels et de ses émotions. La performance n'est pas le seul critère comme nous le pensions à l'époque. La vraie moto est celle qui vous met à l'aise. Si vous utilisez votre gros cruiser uniquement pour le lustrer et aller au jardin d'hiver deux fois par an, c'est très bien. Si vous voulez traverser l'Afrique sur une vieille GS, c'est aussi génial. Tout cela est valable, si cela vous rend heureux. C'est le but des motos - rendre les gens heureux.

par Hamid Benmaarouf

## BMW MOTORRAD LA FABRIQUE DE L'EXCELLENCE

À l'instar des voitures, les motos de la firme BMW véhiculent une image d'excellence, découlant d'un savoir-faire qui s'est forgé au fil des décennies. À l'origine des idées les plus novatrices et des technologies d'avant-garde qui font la réputation des motos de la marque allemande, BMW Motorrad.







BMW a été fondé en 1916 et était initialement connue sous le nom de Rapp Motorenwerke. Cette dernière était un fabricant de moteurs d'avions, qui travaillait aux côtés de Bayerische Flugzeugwerke (BFW) et de Fahrzeugfabrik Eisenach, pour produire des avions pour l'armée de l'air allemande. Après de nombreuses tentatives de réorganisation, Rapp Motorenwerke, ainsi que des éléments des deux autres sociétés, se sont regroupés pour devenir BMW, en 1916. Malheureusement pour BMW, la Première Guerre mondiale ne s'est pas déroulée en faveur de l'Allemagne et des sanctions strictes inscrites dans le traité de Versailles ont interdit à l'Allemagne de conserver une force aérienne permanente. Bien que le rêve d'aviation de BMW ait pu prendre fin de manière abrupte si peu de temps après avoir commencé, la société a continué à produire des freins à air, des moteurs industriels et d'autres produits. BMW a commencé à envisager d'autres méthodes de transport et a engagé l'ingénieur Max Friz, pour concevoir un moteur portable. Friz a conçu le M2B15, un bicylindre posé horizontalement qui est rapidement devenu populaire en Allemagne, équipant des motos telles que la moto Helios de la Bayerische Flugzeugwerke. En 1922, BMW et Bayerische Flugzeugwerke ont fusionné et, avec le portefeuille de motos existant de Bayerische Flugzeugwerke, BMW a décidé de prendre la fabrication de motos au sérieux. Un an plus tard, la première moto BMW officielle voit le jour : la R32 de 1923 est propulsée par un moteur bicylindre à plat de 486 cm<sup>3</sup>, couplé à une transmission par arbre qui peut atteindre une vitesse de pointe de 60 km/h. Elle est équipée d'un système innovant de recirculation d'huile à carter humide, posant ainsi les bases des

motos BMW pour les années à venir. Au cours des années suivantes, BMW expérimente de nouvelles technologies et configurations de moteurs, s'essayant aux moteurs monocylindres et équipant ses motos de fourches télescopiques à amortissement hydraulique, établissant même un record du monde, Ernst Henne, pilotant une BMW suralimentée à une vitesse de pointe de 280 km/h - un record qui restera inégalé pendant 14 ans. Le succès des boxers-twins de BMW commençait à être connu et les Soviétiques et les Chinois n'ont pas tardé à vouloir leur propre modèle. Les modèles russes et ukrainiens M72 et chinois Chang Jiang ont été construits sous licence à partir de 1938. L'avènement de la Seconde Guerre mondiale a vu une demande incroyable de motos BMW et la légendaire R75 allait émerger de l'effort de guerre comme l'une des machines de guerre les plus formidables et les plus performantes jamais créées, louée pour sa nature robuste et sa capacité à résister à la chaleur torride des déserts d'Afrique du Nord, grâce à ses cylindres bicylindres à plat, et à sa capacité à résister aux dommages causés par le sable. Le succès de ces motos BMW a forcé les États-Unis à envisager de développer leurs propres motos à transmission par arbre, ce qui a donné naissance au modèle XA de Harley-Davidson. Malgré le succès de leurs modèles, la Seconde Guerre mondiale a laissé BMW en ruines - les bombardiers alliés ont détruit une grande partie de l'usine de Munich de la société et l'installation d'Eisenach a été gravement endommagée. Après la guerre, l'Allemagne a été divisée entre l'Est et l'Ouest et bon nombre des ingénieurs les plus prisés de BMW ont été emmenés aux États-Unis ou en Union soviétique, pour continuer à travailler sur les moteurs à réaction et d'autres applications. L'Allemagne a été frappée par de nouvelles sanctions, mais BMW a été autorisée à reprendre la fabrication de motos en 1947 dans la région de Bavière. Malheureusement pour BMW, les plans et schémas de l'entreprise ont été laissés à Eisenach, qui était désormais sous contrôle soviétique, en Allemagne de l'Est. BMW a donc été contraint de repartir de zéro, en procédant à l'ingénierie inverse de bon nombre de ses modèles précédents. Malgré ces revers, BMW a repris la production, produisant plus de 17.000 unités en 1950. Cette division géopolitique de l'Allemagne a permis l'émergence de deux sociétés BMW, la BMW ouest-allemande basée à Munich et une autre basée à Eisenach, en Allemagne de l'Est. À la suite d'un procès, l'usine d'Eisenach a été contrainte de changer son nom en EMW, ou Eisenacher Motoren Werke, en utilisant un logo rond similaire à celui de BMW, mais avec un motif rouge plutôt que bleu. Après avoir réussi à prendre ses distances avec EMW, BMW a continué à produire des boxer twins à succès tout au long des années 1950, avec des modèles dotés d'une suspension arrière à piston, de transmissions par arbre et d'autres caractéristiques innovantes. En 1959, John Penton a réussi à conduire une BMW R69 de New York à Los Angeles en 53 heures et 11 minutes, pulvérisant le précédent record, renforçant ainsi la réputation de



BMW aux États-Unis. Cependant, cela ne suffit pas à soutenir l'intérêt du public. Les ventes ont commencé à chuter et malgré le succès des ventes aux États-Unis, BMW était sur la voie de la ruine financière. Heureusement, ce n'était pas la fin de BMW. La société a réussi à vendre sa division de fabrication d'avions et à obtenir un renflouement financier de l'industriel allemand Herbert Quandt. L'une des raisons pour lesquelles BMW était sur le point de fermer ses portes était double : l'essor de l'automobile et le fait que la plupart des motos BMW étaient encore conçues pour accueillir un side-car. Heureusement, la propre division de fabrication d'automobiles de BMW allait de mieux en mieux. Tout ce que BMW Motorrad avait à faire

était de développer des modèles plus sportifs pour les motocyclistes plus orientés vers la performance. La fin des années 60 a vu la fin des modèles BMW classiques à side-car et la montée en puissance des modèles BMW plus sportifs, dont les trois modèles importés aux États-Unis : les R50US, R60US et R69US. En 1970, la production des motos BMW a été transférée de l'usine de Milbertshofen à Munich à Spandau, à Berlin-Ouest. Ce changement de lieu a marqué le début d'une nouvelle direction pour BMW Motorrad, qui a introduit une gamme de produits entièrement nouvelle, sous la forme des modèles 500cc R50/5, 600cc R60/5 et 750cc R75/5 - tous dotés de fourches télescopiques, de moteurs entièrement redessinés, de démarreurs

électriques et d'empattements plus longs. Les nouveaux modèles donnent rapidement naissance à des modèles plus grands et meilleurs, et en 1974, BMW propose les modèles R60/6, R75/6 et R90/6, en 600, 750 et 900 cm<sup>3</sup>. La marque propose même un modèle supersport, le R90S. Les années 70 ont vu une évolution encore plus grande, avec des cylindrées supérieures, une meilleure maniabilité, des technologies améliorées et l'introduction du premier carénage intégral au monde sur une moto de série. Les R100RS et R100RT ont contribué à ouvrir la voie aux motos sportives modernes d'aujourd'hui. Dans les années 80, BMW expérimente de nouvelles configurations de moteur, pour aider à lutter contre les lois plus strictes sur les émissions en Europe, comme le modèle K100 à quatre cylindres en ligne de 987 cm<sup>3</sup>, qui est doté d'un bras oscillant unilatéral, d'une suspension arrière distinctive et qui se présente comme une moto de tourisme sportive. La K100 "Flying Brick" a donné naissance à de nombreuses variantes et

est devenue un membre incontournable de la gamme BMW Motorrad, jusqu'à son abandon en 1992, mais pas avant que la société n'ait dévoilé le membre le plus impressionnant de la gamme, la K1 à vocation sportive, qui affichait une puissance de 100 chevaux. Au fil des ans, BMW a été en mesure d'introduire de plus en plus de modèles innovants et excitants, et au début du 21<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui, BMW offrait plus de modèles que jamais. Ces modèles comprenaient :

**La série R :** Les modèles portant la désignation R sont les légendaires motos à moteur boxer-twin de BMW, notamment les motos à moteur R1200RT, R1200GS, R1200ST et R nineT.

**Série K :** Les motos BMW de la série K sont équipées de moteurs à quatre ou six cylindres en ligne. Ces moteurs sont donnés aux modèles de roadster, de tourisme sportif et de tourisme de luxe de BMW, comme les K1200R, K1300R et plus récemment, les modèles



K1600GT et K1600GTL à six cylindres.

**Série F :** Les motos BMW portant la désignation F servent un large éventail d'objectifs. La série F s'appliquait auparavant aux offres monocylindres de BMW, mais aujourd'hui, elle s'applique aux modèles bicylindres parallèles de BMW, tels que le roadster polyvalent F800R, la F700 GS pour l'aventure et la F800GT pour le tourisme.

**Série G :** La série G de BMW comprenait auparavant la moto d'enduro G450X développée par Aprilia, mais elle s'applique aujourd'hui à la plateforme G310 de BMW. La plateforme G310 a été développée par BMW en partenariat avec la société indienne TVS, et chaque moto de la gamme est équipée d'un moteur monocylindre de 310 cm<sup>3</sup>.

**Série C :** La série C est l'un des produits les plus négligés de BMW Motorrad. En commençant par le C1, BMW a développé une gamme avancée et sophistiquée de maxi-scooters, avec le C650GT, le C400X, et le

C-Evolution à moteur entièrement électrique en tête de leur gamme actuelle.

**Série S :** Enfin, il y a la série S des motos de BMW. Les S-Series sont les motos les plus sportives de BMW. Elles sont toutes propulsées par le moteur à quatre cylindres en ligne de 999 cm<sup>3</sup> de BMW, et les modèles comprennent la populaire sportive BMW S1000RR, le roadster S1000R, la S1000XR axée sur l'aventure, et la BMW HP4 Race, dévastatrice et réservée à la piste.

Aujourd'hui, BMW Motorrad est l'un des plus grands fabricants de motos au monde, et a continué à afficher des chiffres de vente record au cours des cinq dernières années, ce qui prouve que l'entreprise va de mieux en mieux. Si la plupart des gens évoquent les images des élégantes automobiles de BMW lorsqu'ils entendent le nom de la marque, n'oubliez pas que c'est le succès des motos BMW qui a fait de l'entreprise ce qu'elle est aujourd'hui.



## ORIS TT1 ENGINE DATE

### Hommage à la F1

La ligne de montres TT1 célèbre le lien qui unit Oris au sport automobile, depuis un demi-siècle. En 2018, la société horlogère suisse indépendante a actualisé sa collection, en lançant un nouveau modèle, la TT1 Engine Date. Faisant écho aux lignes d'une voiture de Formule 1, ce nouveau modèle est une pièce de référence, définie par son architecture spectaculaire.

Le boîtier en acier inoxydable de 42 mm de la TT1 Engine Date est voûté et anguleux. Le cadran multicouche est partiellement squeletté, pour laisser entrevoir les rouages du mouvement mécanique de la montre, alors que la couronne et la bague du cadran sont rainurées et cannelées, pour refléter la précision, le détail et la finesse de l'ingénierie du sport automobile.

Les designers d'Oris ont affiné le design de la nouvelle TT1. Son boîtier a été rationalisé, pour être plus élégant sur le poignet, tandis que les cornes musclées caractéristiques ont été raccourcies pour que le bracelet pivotant en acier inoxydable et le bracelet en caoutchouc noir s'adaptent de manière plus ergonomique à des poignets de tailles différentes. Le cadran est encore plus tridimensionnel que sur les modèles précédents, avec un disque de date squeletté, des chiffres appliqués facettés et l'anneau de cadran cannelé. La combinaison d'éléments brossés et polis du boîtier et du bracelet complète la forme athlétique de la montre.

À l'intérieur de la nouvelle TT1 se trouve un mouvement mécanique basé sur le calibre Sellita SW 200-1, qui assure les fonctions de chronométrage avec une trotteuse et une indication de la date à 6 heures. Les ponts du mouvement sont dotés d'une finition anthracite fumée, qui renforce l'aspect masculin et l'esthétique texturée de la montre. L'aiguille des secondes et l'indicateur de date sont colorés en bleu Williams, pour symboliser la relation entre les deux sociétés.





## H. Upmann Sir Winston

### Une saveur inimitable

L'un des derniers Churchills cubains du portefeuille de Habanos S.A. est le H. Upmann Sir Winston. Ses dimensions, 7 pouces par 47 pour l'anneau, sont presque parfaites. Il est assez épais pour fournir une fumée abondante, assez fin pour s'adapter confortablement à votre bouche et assez long pour vous donner au moins une heure de plaisir à fumer. Il est moyennement corsé, ce qui le rend accessible aux débutants, mais suffisamment complexe pour les fumeurs plus expérimentés. Réalisé avec des feuilles de première qualité, de couleur miel à maduro pour les plus foncées, ce cigare regorge de chocolat raffiné, de massepain, de notes florales et d'une finale sucrée de biscuits Graham, le tout remonté par ce goût cubain unique et inimitable.

Ce format est connu sous le nom de Julieta No. 2 dans les fabriques de cigares cubaines et était le préféré de Winston Churchill, peut-être le plus célèbre fumeur de cigares de l'histoire. Il consommait tellement de cigares Julieta n° 2 que ce format grandiose et élégant a fini par porter son nom. Il n'est que normal que le H. Upmann Sir Winston soit un Churchill. Une très grande réussite, dense et aromatique, à réserver aux épicuriens avertis.

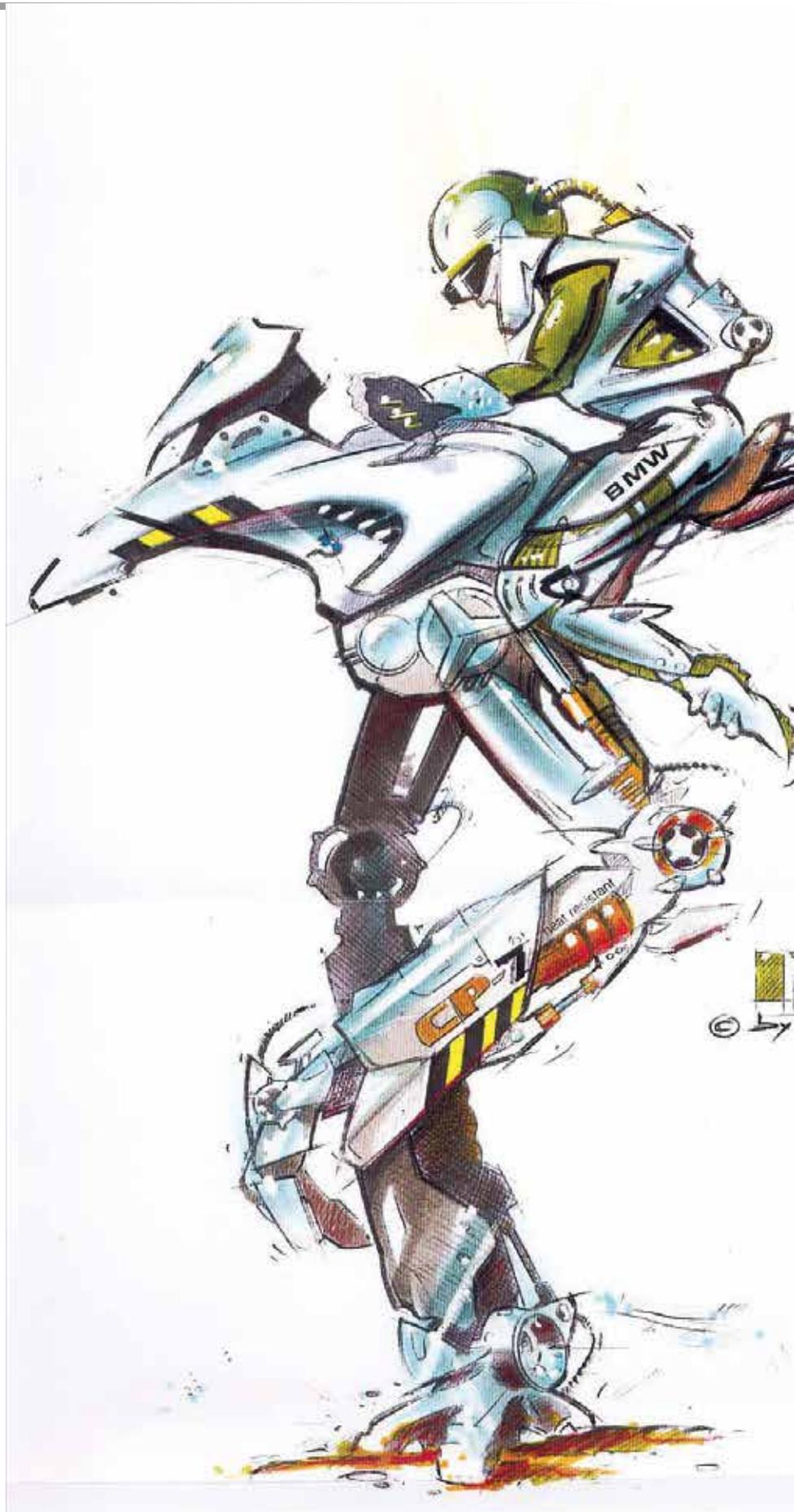




par Antoine Delmas

# Adgar Heinrich

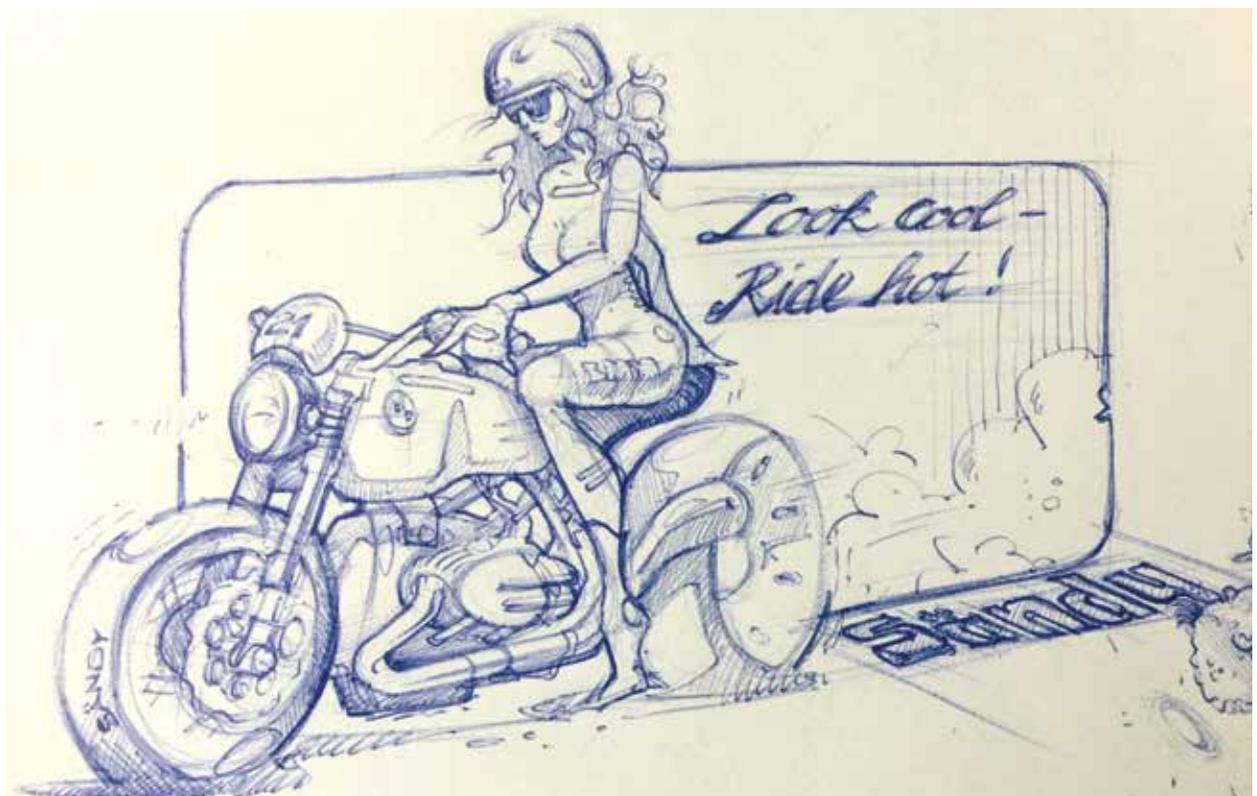
Un motard pas comme  
les autres !





Some things simply never get out of fashion.

*Schöne Weihnachten und ein gesundes und erfolgreiches 2014*



2011



2012



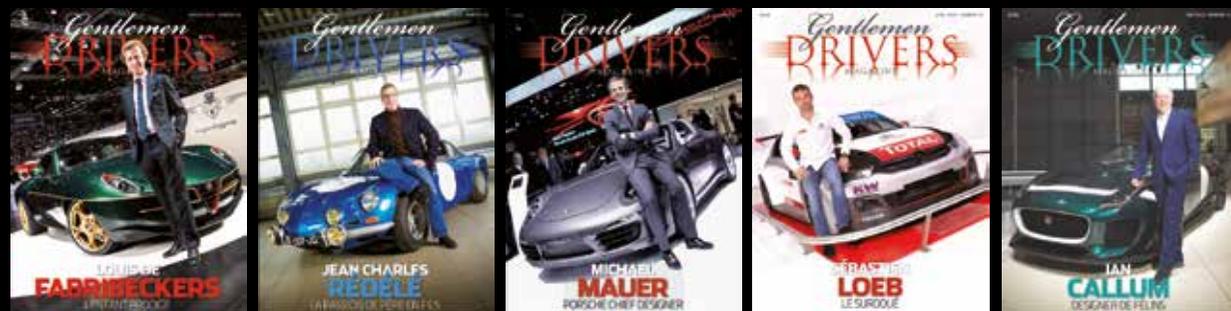
2013

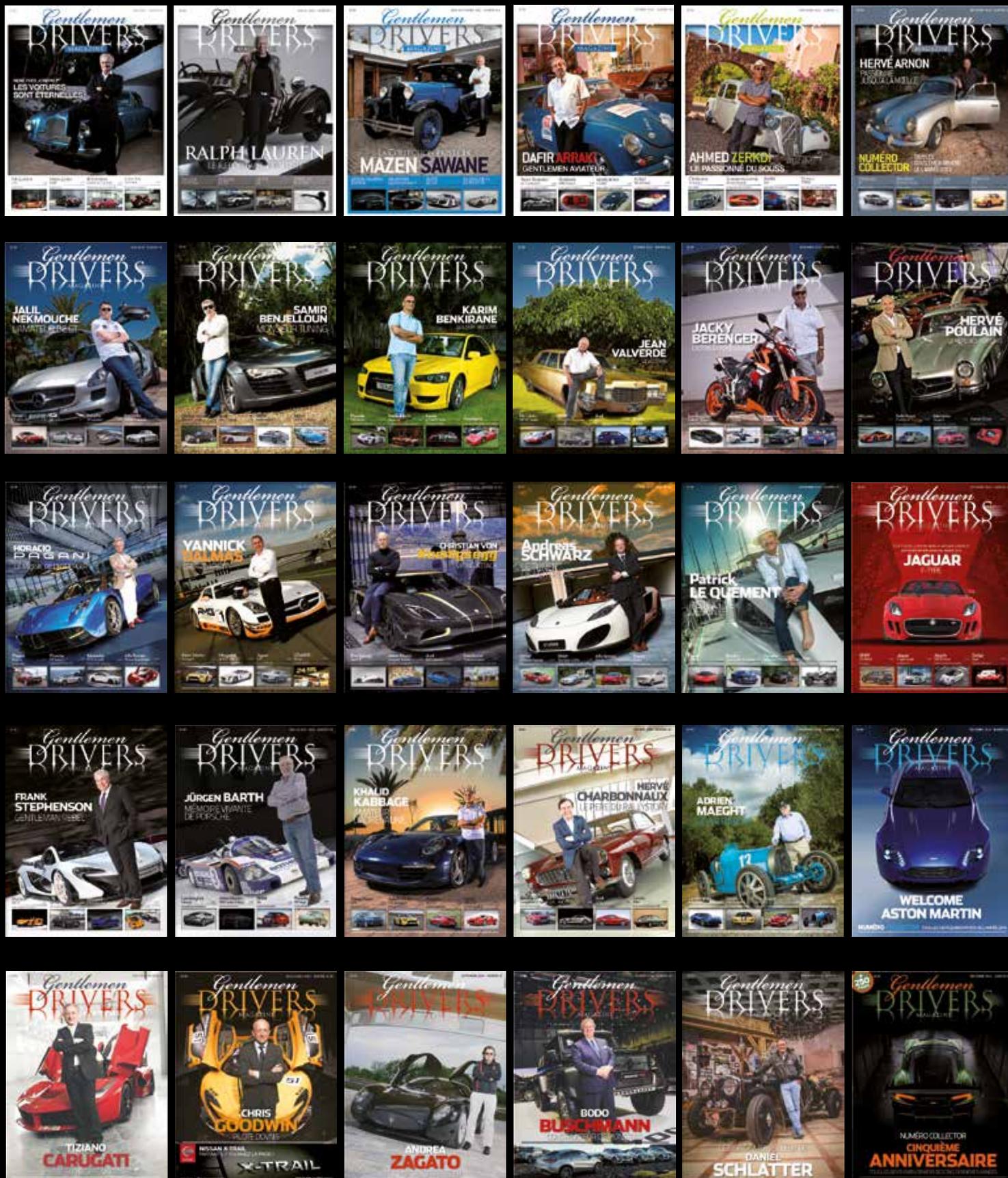


2014

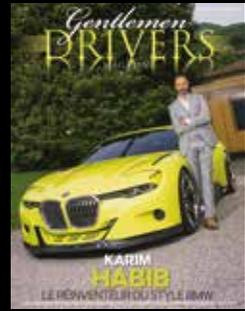
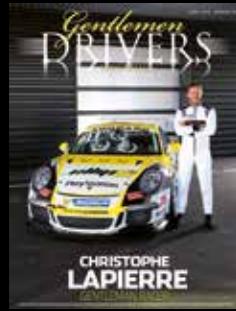
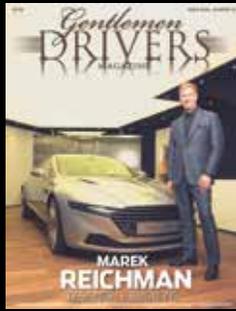
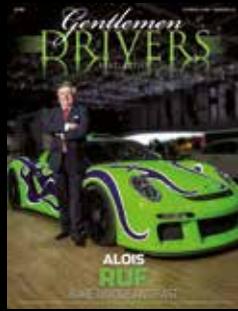
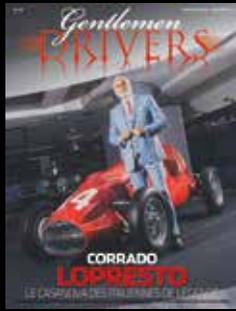


2015

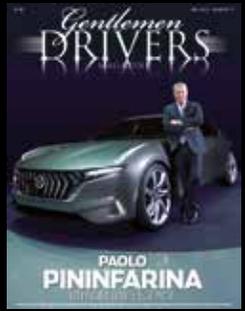
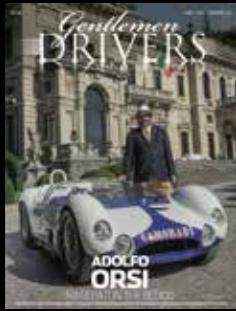
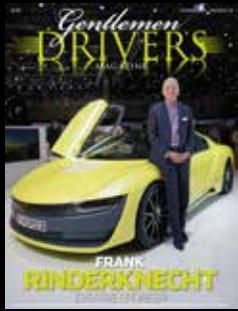
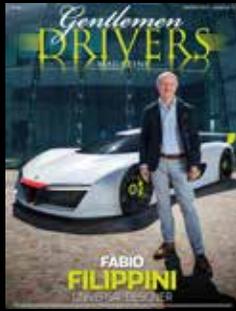




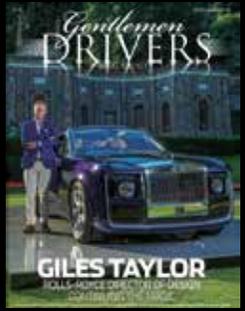
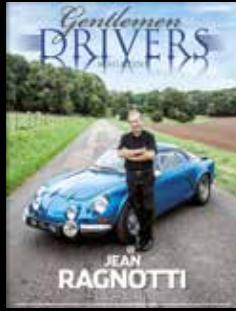
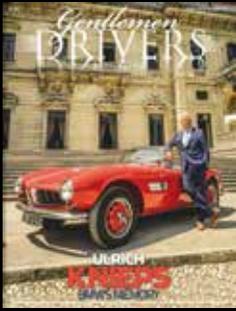
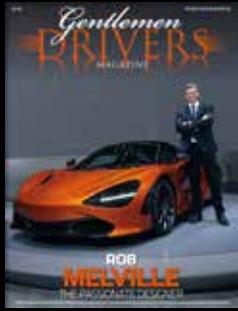
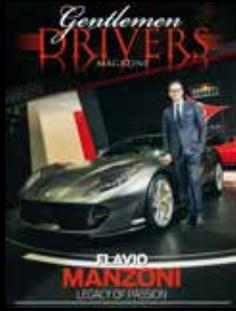
2016



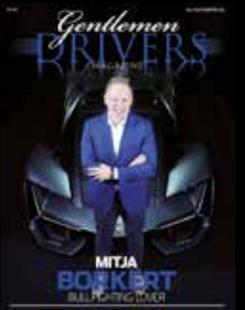
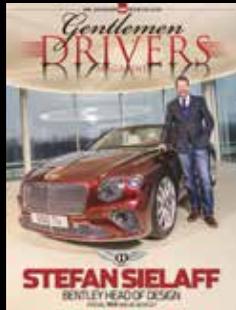
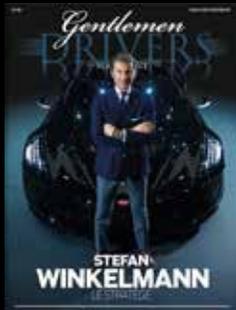
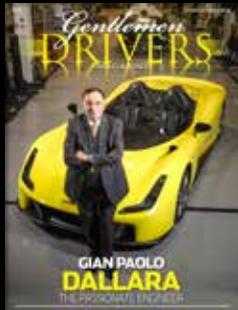
2017



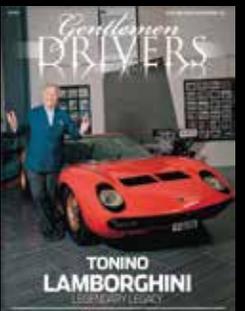
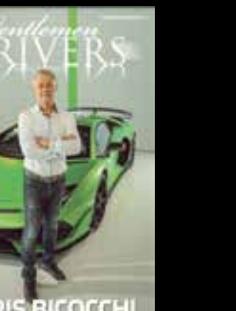
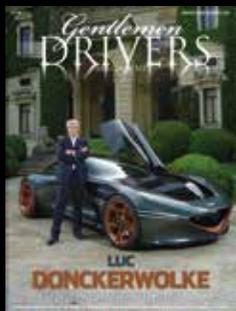
2018

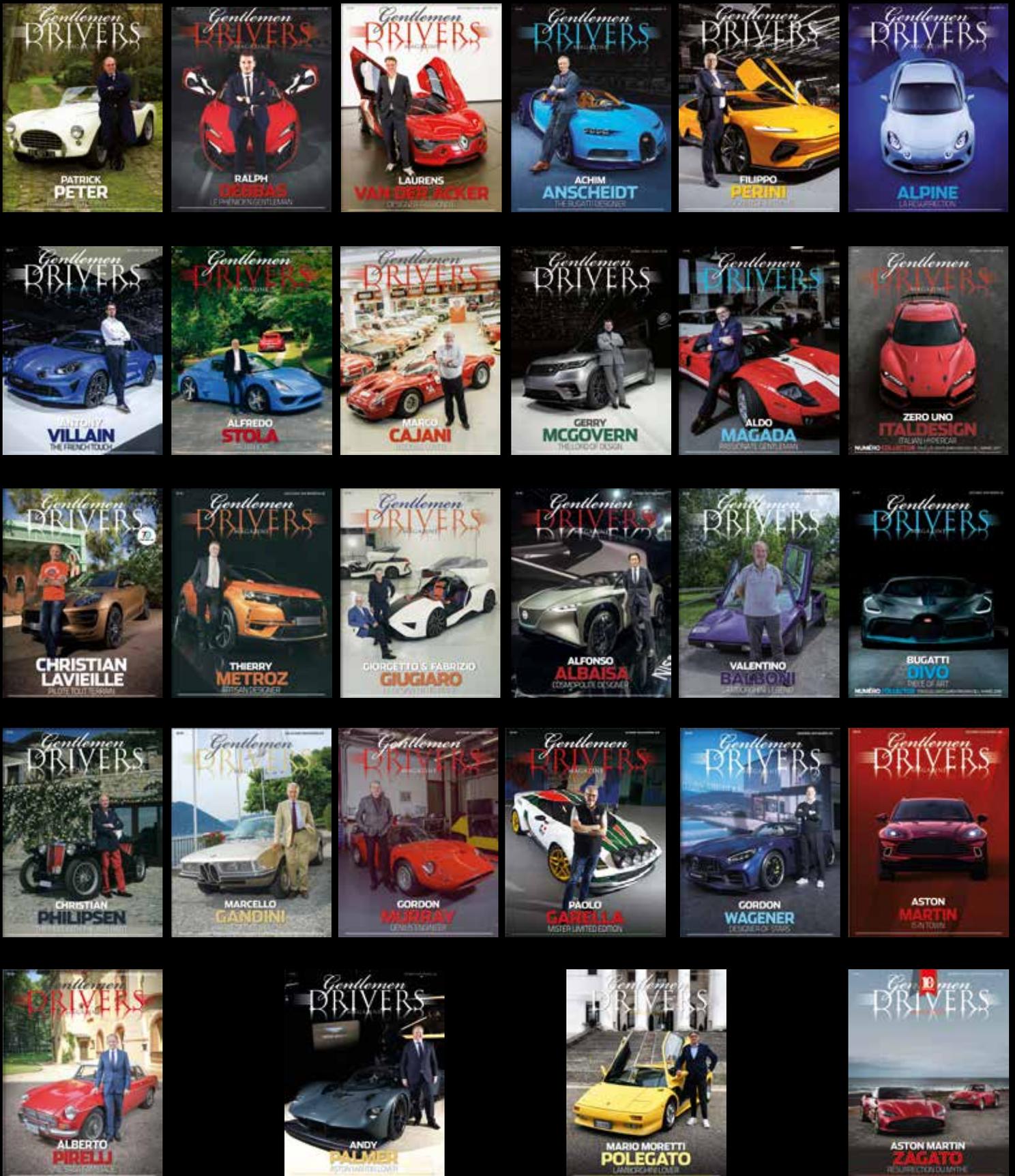


2019



2020





2021



# 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 - 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<sup>e</sup> étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc - Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931  
gentlemendrivermagazine@yahoo.fr - gentlemendrivermagazine@gmail.com  
Dépot légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours





 Switch to Plug-in Hybrid

# Le meilleur des deux mondes !

Plus de puissance, plus d'autonomie, plus de fun.

L'hybride rechargeable Mercedes-Benz vous offre le meilleur des deux mondes : Une hybridation parfaite de motorisations électriques et diesel à la pointe de la technologie. De cette combinaison, il résulte une puissance époustouflante atteignant jusqu'à 320 ch, des consommations et émissions abaissées à des niveaux records et un confort que seule une Mercedes peut vous procurer.

Faites du futur votre présent en adoptant une conduite 100% électrique pour vos trajets quotidiens grâce à des autonomies allant jusqu'à 106 km. Optez pour le meilleur de l'hybride rechargeable et profitez de l'exonération de la taxe de luxe et de la vignette annuelle réservée aux véhicules éco-responsables. Découvrez les modèles Plug-in Hybrid dans le réseau Auto Nejma. [www.mercedes-benz.ma](http://www.mercedes-benz.ma)

Mercedes-Benz

The best or nothing.



**Auto Nejma 0801 020 020**

**inwi BUSINESS CLOUD**



## Leader du Cloud souverain



**Backup et Disaster  
Recovery**



**Plusieurs zones  
géographiques**



**Options de sécurité  
avancées**

**05 29 10 10 10**  
entreprises.inwi.ma

**inwi**  
**BUSINESS**