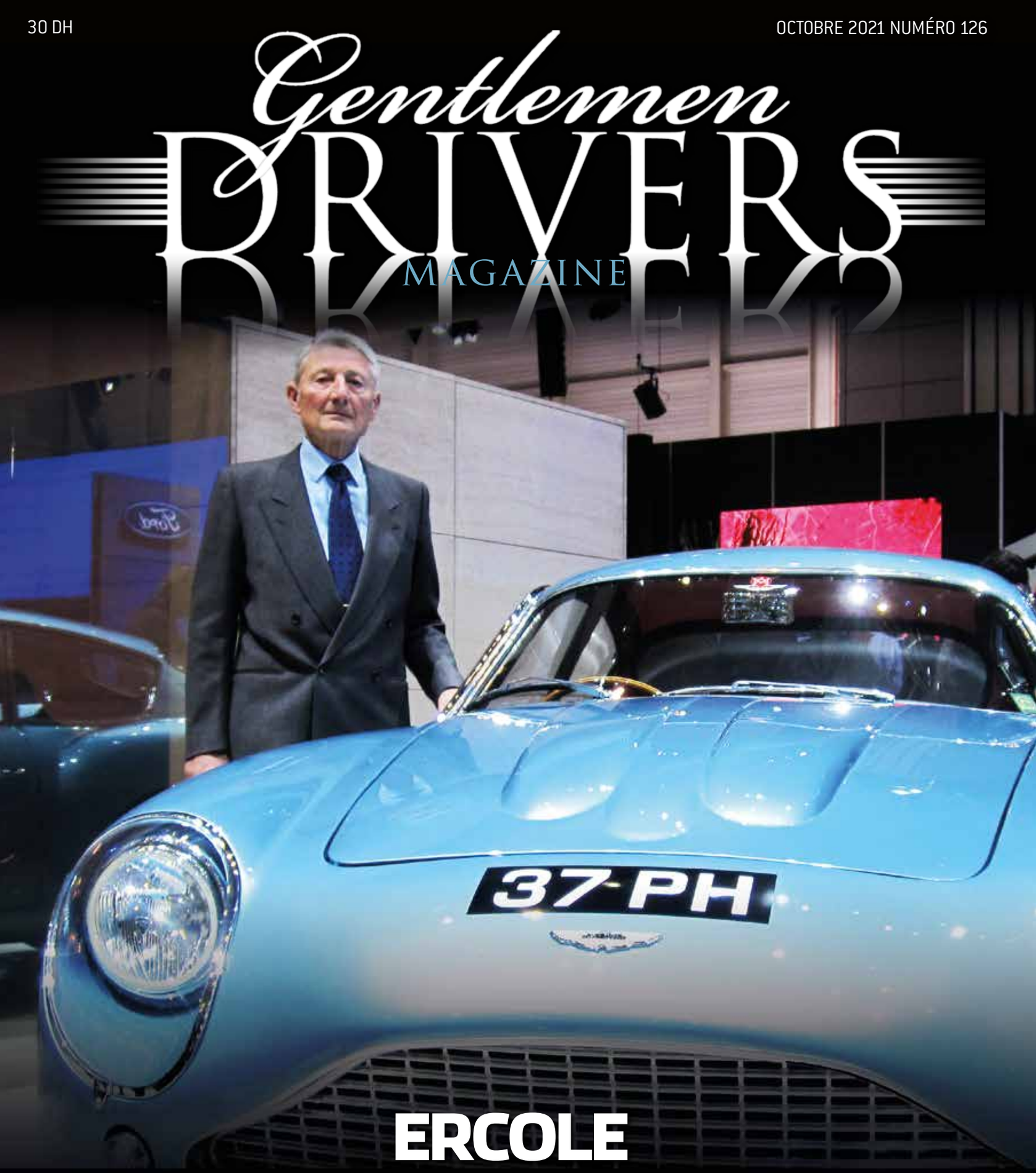
OCTOBRE 2021 NUMÉRO 126

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE




# ERCOLE SPADA

## THE GREAT DESIGNER

Maroc Telecom enrichit MT VISIO par la solution Zoom, plateforme de communications unifiées axées sur la vidéo. Fiable et innovante, elle contribue à l'accélération du processus de la transformation digitale des entreprises.

Grâce aux nombreuses fonctionnalités (interopérabilité, accessibilité, sécurité, ...), la solution ZOOM offre à vos collaborateurs un environnement sécurisé pour élargir les perspectives d'affaires avec leurs partenaires.

**Réunions virtuelles** | **Communications Unifiées** | **Multi-équipements** | **Sécurité**

Pour plus d'informations : 3030

# Édito

L'entretien d'Ercole Spada, qui s'est tenu en mai 2018 chez lui, à Moncaliari, près de Turin, devait initialement durer une heure, mais il s'est transformé en une longue journée d'échange entre passionnés de générations différentes, tous animés par une seule passion : le design automobile.

Puisqu'Ercole Spada est l'un des derniers dinosaures du design italien, ultra discret et introverti, décrocher avec lui un rendez-vous n'était pas chose facile, mais tous les designers qui sont passés sur la couverture de Gentlemen Drivers Magazine l'ont convaincu de franchir le pas. Il a été le père de voitures iconiques dans le monde automobile, comme l'Aston Martin DB4 GT Zagato et les Alfa Romeo Giulia TZ et il était également le chef styliste chez BMW, qui a conçu les séries 7 E32 (1986-1994), et 5 E34 (1988-1996).

Dans ce numéro également, vous trouverez un dossier complet sur le concours d'Élégance de Villa d'Este, pour lequel je ne me suis pas déplacé pour la première fois depuis 2011 et 9 participations consécutives, à cause de la Covid. Vous aurez le loisir de découvrir aussi deux sportives d'exception : la version revisitée de l'iconique Lamborghini Countach, ainsi que la sublime Pininfarina Battista.

Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages life style, avec les rubriques montre et cigare, vous sont dédiées.
Il ne me reste plus chers lecteurs, qu'à vous souhaiter une bonne lecture de notre magazine 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
7 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
8/11 **Auto Concept** BMW IX par Youssef Bennour
12/17 **Voitures d'exception** Pininfarina Battista par Majda Karbane
18/23 **Nouveautés** Lamborghini Countach LPI 800-4 par Majda Karbane
24/29 **Nouveautés** Ford Fusion Hybrid par Majda Karbane

30>39 **Entretien du mois** **ERCOLE SPADA**
THE GREAT DESIGNER

40/43 **AutoLégende Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca**
L'arme de la victoire par Hamid Benmaarouf

## 44 L'Homme

44/45 **Montres** DB4GTZ 1960 Spada Edition par Lina Mouafak

## 46 Lifestyle

46/47 **Cigare** Cohiba 1966 Edition limitée par Antoine Delmas
48/49 **Art** Fabio Filippini par Antoine Delmas

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 - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc - **Tél. :** 05 22 364 869 - **Fax** : 05 22 369 931
**www.gentlemendriversmag.com**
gentlemendriversmagazine@yahoo.fr - gentlemendriversmagazine@gmail.com - **Dépot légal** 2010 **PE** 01120 - **ISSN** en cours

44
48
6
12
8
46
18
30
48
40

par Majda Karbane

# **Marché auto :** l'embellie se poursuit

L'embellie se poursuit pour les opérateurs du secteur automobile marocain. Ainsi, selon les statistiques de l'AIVAM du mois d'août 2021, les ventes ont augmenté de 7,51% comparativement à la même période de 2019. Par segment, les voitures particulières ont enregistré une légère progression de 2,03% avec 9.329 unités vendues, contre 9.143 en août 2019. Pour sa part, le VUL enregistre une hausse de 53,49% comparativement à août 2019, avec 1.670 unités vendues, contre 1088. En tout, le marché a vendu 10.999 unités en août 2021, contre (10.757) lors de la même période de l'année 2019, soit une hausse de 7,51%. Depuis le début de l'année 2021, le marché a progressé de 13,81% par rapport aux huit mois de 2019, avec 118.382 unités vendues, dont 104.288 pour le VP. Dans le top 3 des ventes du segment VP, Dacia conserve son leadership avec 29.418 immatriculations, soit une croissance de 5,14%, suivie de Renault, qui a cédé 14.435 unités, soit une hausse de 4,94%. Avec les deux marques, le groupe Renault revendique plus de 42% de parts de marché. Hyundai campe en troisième position, tout en affichant une hausse de 30% de ses transactions, qui sont portées à 8.502. Dans le segment de luxe, Audi confirme sa suprématie, en réalisant 2.553 transactions, soit une forte hausse de 101,50%. Elle est suivie par BMW, qui affiche 2.222 immatriculations au compteur, traduisant une augmentation de 31,32%. Mercedes ferme la marche avec 1.750 unités vendues, soit une progression de 4,78%.

# Le nouveau **Bridgestone Potenza Sport** arrive sur notre marché

Bridgestone, leader mondial des solutions avancées et de la mobilité durable, vient de lancer au Maroc son nouveau pneu phare ultra-haute performance : le Bridgestone Potenza Sport. Ce pneu associe l'esprit pionnier et l'expertise de Bridgestone en matière de pneus hautes performances à une étude de marché approfondie, pour permettre aux conducteurs de garder le contrôle, tout en libérant les performances de leur véhicule. Avec le Potenza Sport, Bridgestone a voulu créer un pneu qui répond aux attentes des conducteurs en matière de pneus hautes performances. C'est pourquoi une étude de marché complète a été entreprise pour commencer le développement du Potenza Sport : Bridgestone a interrogé plus de 3.800 utilisateurs finaux dans toute l'Europe. Pour obtenir les performances de pointe du Potenza Sport, Bridgestone applique diverses technologies nouvelles et innovantes dans le dessin de la bande de roulement, le composé et la construction. Le dessin de la bande de roulement du pneu applique plusieurs nouvelles technologies de pointe, notamment des lamelles 3D innovantes, pour augmenter la rigidité au cisaillement, avec des avantages en matière de freinage et de résistance à l'abrasion. Le composé, grâce à une formule optimisée, associée à une technologie de mélange innovante, améliore les performances sur sols sec et mouillé. Le pneu est disponible en 96 dimensions, de 17" à 22" pour couvrir une large gamme de voitures, allant des berlines et SUV haut de gamme aux voitures de luxe et de prestige.

# **Vivo Energy Maroc** récompense un projet solaire développé par des lycéens

Vivo Energy Maroc, l'entreprise en charge de la distribution et de la commercialisation de carburants et lubrifiants de marque Shell au Maroc, et de Gaz de Pétrole Liquéfié de marque Butagaz, a décerné le prix de l'écocitoyenneté à la junior entreprise Futur Solar Energy du lycée Abou Abbas Sebti de Tanger pour son projet de Power Bank rechargeable à l'énergie solaire. Ce prix s'inscrit dans le cadre du « Company Program » d'Injaz Al Maghrib. Ce programme mobilise des collaborateurs bénévoles de Vivo Energy Maroc en vue d'accompagner de jeunes étudiants et de préparer leur immersion dans le marché du travail.

# **Ford** dévoile la première vidéo teaser du pick-up **Ford Ranger**

Ford a annoncé l'arrivée d'un tout nouveau Ranger, en dévoilant les premières photo et vidéo teaser officielles du prochain pick-up de taille moyenne. La vidéo, mise en ligne par les branches australienne et européenne de Ford, montre le Ranger de nouvelle génération en train de s'attaquer à différents types de terrains difficiles et de montrer sa polyvalence. Le teaser commence par montrer le Ranger en train de dériver dans une gigantesque étendue de boue, soulevant des mottes de terre à gauche et à droite, avant de voir le camion escalader des dunes et rouler à grande vitesse dans le désert. Ensuite, le Ranger monte et descend habilement des pentes rocheuses abruptes, démontrant l'articulation de sa suspension, avant de dévaler une route enneigée. Bien que le camion soit fortement camouflé, quelques détails ressortent. Les proportions générales sont similaires à celles du modèle actuel, et les versions à cabine allongée et à cabine double sont visibles dans la vidéo. L'élément de design le plus frappant que nous pouvons voir est constitué par les phares, qui semblent avoir une forme de C, faisant écho aux phares du Maverick récemment révélé. Les succursales australienne et européenne de Ford affirment que le Ranger de nouvelle génération fera ses débuts plus tard cette année, avant d'être lancé en 2022.

# La nouvelle **Megane E-Tech** inaugure une nouvelle étape de la stratégie «Renaulution»

Renault a révélé la cinquième génération de sa voiture familiale Megane au Salon de l'automobile de Munich 2021. Baptisée Renault Megane E-Tech Electric, la nouvelle voiture est une bicorps cinq portes entièrement électrique, avec des traits de style crossover, pour rivaliser avec la Volkswagen ID.3 et la Nissan Leaf. Il s'agit de la première voiture de série à faire ses débuts après l'annonce de la future stratégie d'électrification Renaulution de la firme française en janvier de cette année. Elle sera commercialisée en février 2022. C'est également le premier véhicule électrique de la "Génération 2.0" de Renault, basé sur la plateforme CMF-EV de l'Alliance Renault-Nissan, conçue spécifiquement pour les modèles à batterie. La Megane E-Tech Electric sera disponible avec une batterie de 40 kWh ou 60 kWh, les deux choix offrant respectivement une autonomie maximale de 300 et 470 km. La recharge rapide à un maximum de 130 kW DC permet une charge de 15 à 80 % en 30 minutes, ce qui permet de récupérer jusqu'à 300 km d'autonomie. Comme la Zoe, le modèle plus petit de Renault, et son chargeur Caméléon, la Megane E-Tech Electric est également compatible avec une recharge en courant alternatif de 7,4, 11 et 22 kW - bien que ces deux dernières soient en option.

# **Volkswagen** dévoile le nouveau SUV **Taigo**

Les fans de Volkswagen auront bientôt un autre petit SUV à considérer, sous la forme du nouveau Taigo. La marque a montré des esquisses de ce nouveau modèle, qu'elle prévoit d'introduire en Europe à la fin de 2021. Le nouveau Taigo est un crossover compact de type coupé qui, selon la marque, est basé sur le Volkswagen Nivus. Il viendra s'intercaler entre le T-Cross et le T-Roc. Au niveau technique, Volkswagen affirme que le véhicule sera positionné au-dessus du populaire T-Cross, bien que ce vide ait apparemment déjà été comblé par le T-Roc, basé sur la Golf. Une vérification rapide des dimensions révèle que le véhicule dont découle le Taigo, le Nivus, mesure 4.266 mm de long, ce qui est similaire à la fois au T-Roc (4.234 mm) et au T-Cross (4.235 mm). "Le Taigo est un nouvel ajout à la gamme de SUV de Volkswagen, dans le segment des petits véhicules. Il impressionne par son design dynamique et émotionnel, ses moteurs TSI économiques, ses phares à LED de série, son concept de fonctionnement moderne, son cockpit entièrement numérique et une multitude de systèmes d'assistance et de connectivité ", indique un communiqué de presse de VW.

# Auto Concept

par Youssef Bennour

# BMW iX

## TOURNÉE VERS L'AVENIR

AUTOCONCEPT

Imaginée et conçue pour être purement électrique, la BMW iX est la première d'une nouvelle génération de voitures fabriquées par le constructeur allemand. Prévue pour entrer en production au cours du second semestre 2021, la BMW iX électrique présente un design tourné vers l'avenir et conçu de l'intérieur. "La BMW iX annonce une nouvelle ère de mobilité et se concentre sur une nouvelle interprétation du design, de la durabilité, du plaisir de conduire, de la polyvalence et du luxe", a déclaré le constructeur automobile. Créé de l'intérieur vers l'extérieur, l'extérieur à la fois minimal et saisissant de la BMW iX est le résultat du fait que les occupants du véhicule sont placés au cœur du design, qui présente un certain nombre de caractéristiques technologiques intelligentes presque indétectables, qu'ils appellent "shy tech", y compris le logo BMW, qui se double d'un couvercle pour le liquide de lave-glace. Parmi les autres éléments "shy tech", on trouve des

caméras et des capteurs discrètement placés derrière des surfaces transparentes ou intégrés au logo BMW à l'arrière, ainsi que des ouvre-portes encastrés qui peuvent être actionnés par simple pression sur un bouton. La structure de la voiture est composée d'un mélange de fibres de carbone, d'acier et d'aluminium, ce qui la rend à la fois robuste et légère. Son faible poids et sa forme aérodynamique soutiennent également son système de propulsion entièrement électrique, augmentant son autonomie électrique en réduisant la traînée. Le groupe motopropulseur électrique devrait développer une puissance maximale de plus de 370 kilowatts, soit 500 chevaux, ce qui permettra à la voiture de passer de 0 à 100 km/h en moins de cinq secondes. Enfin, la iX est dotée d'une nouvelle technologie de chargement rapide, qui lui permet de passer de 10 à 80 % de sa capacité totale en moins de 40 minutes.

# Voitures d'exception

par Majda Karbane

# PININFARINA BATTISTA

## L'HYPERCAR DU FUTUR

Pininfarina, le légendaire studio de design italien, a fait son entrée dans le monde des hypercars électriques l'année dernière, à travers la première Pininfarina électrique de série, la Battista, qui porte le nom du fondateur de la société. Limitée à 150 exemplaires, elle est propulsée par la technologie du fabricant croate de véhicules électriques Rimac et développe une puissance étonnante de 1.900 chevaux et un couple de 2.300 Nm aux quatre roues.

La voiture est dotée d'une monocoque, d'un toit et de sous-châssis en fibre de carbone. Même les structures de collision sont faites d'une combinaison de carbone et d'aluminium, tout cela dans le but de gagner du poids. Le pack de batteries lithium-ion de 120 kWh en forme de T, développé par Rimac et refroidi par liquide, se trouve derrière le conducteur, au point le plus bas possible du châssis, et alimente en énergie un moteur individuel à chaque roue. Les 2.300 Nm de couple s'activent à zéro régime, contrôlés par un système de vectorisation du couple qui peut distribuer la poussée à chaque coin indépendamment, pour obtenir les

| | |
|---|---|
| Moteur : | **4 moteurs électriques** |
| Puissance : | **1 877 ch** |
| Couple : | **2 300 Nm** |
| Boîte de vitesses : | **Automatique 1 rapport** |
| Transmission : | **Intégrale** |
| Poids et mesures | |
| Poids à vide : | **-- Kg** |
| Dimensions : | **--** |
| Réservoir : | **-- litres** |
| Volume coffre : | **-- Litres** |
| Pneumatiques : | **--** |
| Performances globales | |
| Vitesse max : | **350 km/h** |
| 0 à 100 : | **1,9 s** |
| Autonomie : | **500 km** |
| Émissions de CO2 : | **-- G/Km** |

meilleures performances possibles. Le style rappelle celui des supercars actuels, notamment les prises d'air latérales dignes d'une Ferrari 488. Le nez est immédiatement familier - il ressemble à l'une des autres créations de Pininfarina, la Sergio. Les portes papillon s'ouvrent à la McLaren. L'aile active à l'arrière s'ajuste en fonction de la vitesse et peut agir comme un frein pneumatique pour assister les freins à six pistons en carbone céramique de 390 mm. Détail intéressant : le son de la Battista s'inspire du principe établi par le compositeur italien Giuseppe Verdi, selon lequel tout diviseur de 432 hertz donne un son

pur. Pininfarina a choisi 54 hertz comme fréquence de base pour sa voiture et celle-ci augmente par bonds de 54 hertz, suivant l'accélération. Quant aux performances, elles sont au diapason du potentiel exceptionnel de la bête. Jugez-en vous-même : le 0-100 km/h exécuté en deux secondes, et un 0-300 km/h expédié en moins de 12 secondes, le tout assorti d'une vitesse de pointe de 350 km/h. L'autonomie est estimée à 450 km, mais si vous êtes constamment en train de faire des accélérations de moins de deux

secondes, nous pensons que ce chiffre diminuera de manière significative. Pininfarina, qui a présenté la Battista au Salon de l'automobile de Genève en mars 2019, a lancé la production en 2020 dans son siège de Turin, en Italie. Une édition spéciale appelée Battista Anniversario et limitée à cinq exemplaires est prévue. Celle-ci comprendra diverses améliorations sur le plan aérodynamique, ainsi que des éléments personnalisés. Quant au prix, il devrait avoisiner les 2,6 millions d'euros.

par Youssef Bennour

# LAMBORGHINI COUNTACH LPI 800-4

## RETOUR D'UNE ICÔNE

La nouvelle Lamborghini Countach LPI 800-4 représente un cas rare pour la marque italienne, qui revisite l'un de ses modèles emblématiques. Il y a eu une réinterprétation de la Miura, exposée au Paley Center for Media de Los Angeles en 2006, mais elle est restée un concept car. La nouvelle Countach, dévoilée en Italie et au rassemblement de sports mécaniques The Quail à Carmel, en Californie, sera vendue au public en 112 exemplaires seulement.
Le prix n'a pas été annoncé.

countach

| | |
|---|---|
| Moteur : | V12 MPI 6.5 à 60° |
| | 780 ch + Électrique : 34 ch |
| Puissance : | 814 ch |
| Couple : | 720 Nm |
| Boîte de vitesses : | Séquentielle à 7 rapports |
| Transmission : | Intégrale |
| Poids et mesures | |
| Poids à vide : | 1 595 Kg |
| Dimensions : | 4 870/2 099/1 139 mm |
| Réservoir : | 70 litres |
| Volume coffre : | 63 Litres |
| Pneumatiques : | 255/30R20- 355/25R21 |
| Performances globales | |
| Vitesse max : | 355 km/h |
| 0 à 100 : | 2,8 s |
| Consommation : | -- L/km |
| Émissions de CO2 : | -- G/Km |

À cette occasion, Mitja Borkert, responsable du design chez Lamborghini et qui a dirigé le restylage de la Countach a déclaré : "Nous célébrons le 50e anniversaire de la Countach, qui a été lancée en 1971 et les 50 ans de l'ADN du design insufflé par toutes nos voitures depuis lors. La LPI 800-4 n'est pas seulement un design rétro, c'est une voiture qui se distingue par son caractère futuriste et intemporel." Pour le nouveau modèle, Lamborghini a incorporé la ligne centrale unique, la fine calandre frontale, les passages de roues hexagonaux et les prises d'air latérales, ainsi que d'autres éléments de design, provenant de trois modèles de Countach : la première LP400, la LP500 et la Quattrovalvole à

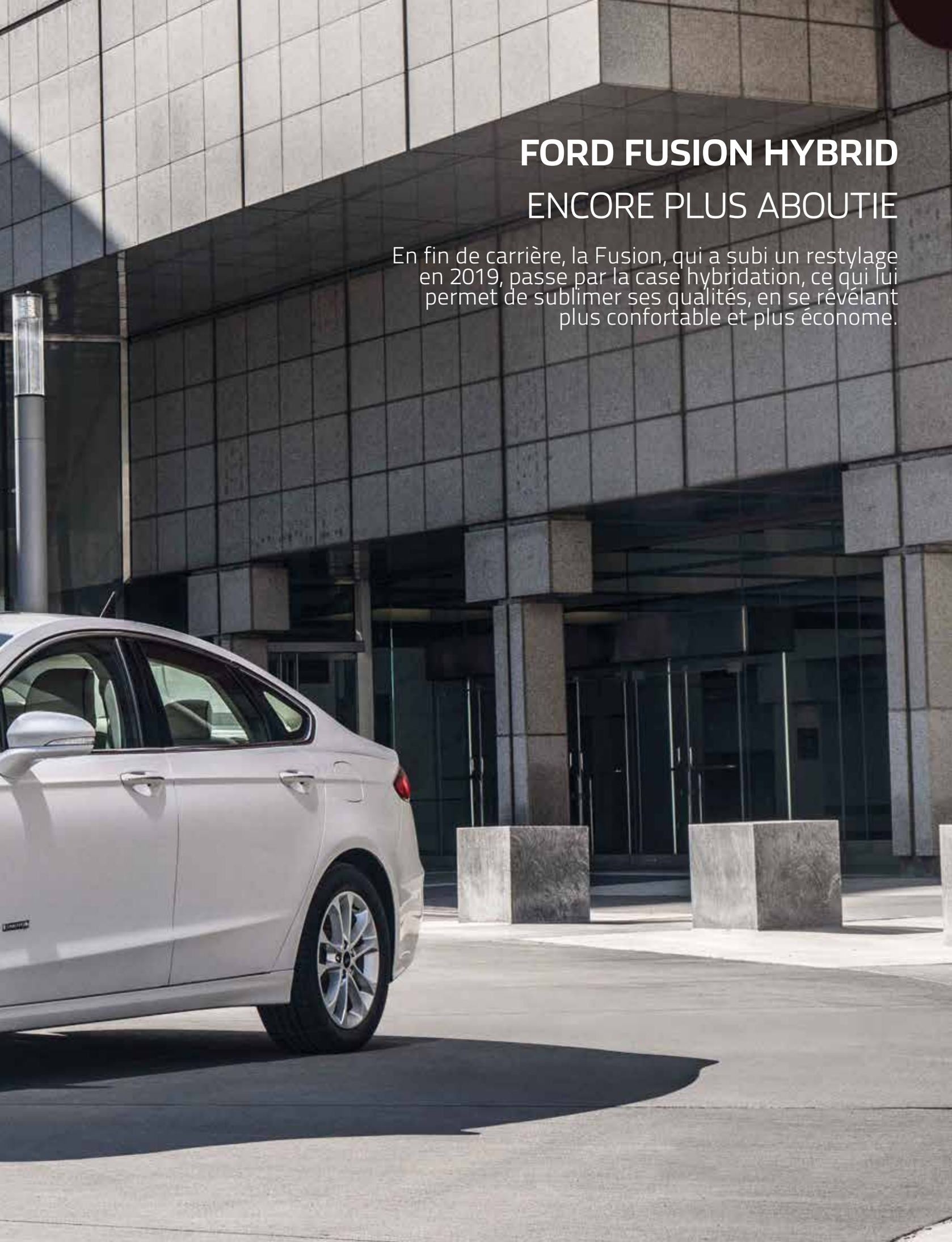
quatre soupapes par cylindre. Et une constante de la Countach, bien sûr, ce sont les portes en "ciseaux". La Countach a tendance à prendre de la valeur pour les collectionneurs à mesure qu'elle vieillit et la LP400 "périscope" (ainsi nommée pour son décrochement, présent dans le toit) est particulièrement prisée pour ses lignes épurées. C'est la voiture que l'on voit sur les posters muraux des dortoirs et seulement 158 ont été construites. Sur la LPI 800-4, le périscope est réhaussé par l'utilisation de la technologie photochromatique (capable de passer instantanément de l'uni au clair en appuyant sur un bouton) dans la conception du toit. La nouvelle voiture fait référence à la LP400 et est immédiatement reconnaissable

comme une Countach. Mais son look est plus arrondi et plus moderne. "Nous voulions qu'il y ait moins d'encombrement," dit Borkert. "Certaines des dernières Countach étaient trop chargées. Nous avons donné à la nouvelle voiture une forme plus humaine, nous l'avons rendue plus sensuelle en termes de surface, comme les toutes premières voitures." Notez l'absence d'un énorme aileron arrière, comme on le voit sur des versions telles que la LP5000 QV. La nouvelle Countach carrossée en fibre de carbone est hybride, avec un moteur V12 de 6,5 litres, associé à un moteur électrique de 48 volts. La mécanique est similaire à celle de la Sián, et ce n'est pas la première voiture électrifiée de Lamborghini.

Ensemble, les deux moteurs produisent 802 chevaux. La Countach peut atteindre les 100 km à l'heure en 2,8 secondes, et monter jusqu'à 350 km/h. L'accélération est facilitée par un poids à sec de seulement 1.600 kg. La voiture d'exposition Quail avait un intérieur en cuir rouge et noir, avec des surpiqûres géométriques, mais il y aura probablement d'autres possibilités de personnalisation. La Countach bénéficie de disques de frein en carbone-céramique et de pneus Pirelli P Zero Corsa sur des jantes de 20 pouces (à l'avant) et 21 pouces (à l'arrière), dans un style des années 1980. L'écran tactile central HDMI de 8,4 pouces peut utiliser Apple CarPlay, mais il y a plus de musique provenant de ce moteur V12.

# Nouveautés

par Youssef Bennour



# FORD FUSION HYBRID

## ENCORE PLUS ABOUTIE

En fin de carrière, la Fusion, qui a subi un restylage en 2019, passe par la case hybridation, ce qui lui permet de sublimer ses qualités, en se révélant plus confortable et plus économe.

Basée sur le langage de conception Kinetic Design 2.0, la carrosserie de la Ford Fusion Hybrid a une forme allongée et son apparence ne diffère pas beaucoup des autres variantes de cette berline. En revanche, la calandre en nid d'abeille est remplacée par une calandre à barres chromées horizontales et les pare-chocs ne comportent pas d'appliques chromées, ni de réflecteurs. Quant à l'arrière, il est pratiquement inchangé, à l'exception des tuyaux d'échappement, qui sont complètement cachés sur ce modèle. Sinon, le coffre a une capacité de 340 litres, un chiffre conditionné par les batteries et la présence d'autres éléments du système hybride, ce qui a également nécessité le remplacement de la roue de secours par un kit de réparation de crevaison. Au total, la Ford Fusion Hybrid mesure 4,87 mètres de long, 1,85 mètre de large, 1,47 mètre de haut et 2,85 mètres d'empattement, ce qui est très similaire à la Kia Optima Hybrid, mais nettement plus grand qu'une Toyota Corolla Hybrid. Néanmoins, pour une voiture hybride américaine de taille moyenne,

| | |
|---|---|
| Moteur : | 4 cylindres 2,0 litres + électrique |
| Puissance : | 188 ch |
| Couple : | -- Nm |
| Boîte de vitesses : | variation continue |
| Transmission : | -- |
| **Poids et mesures** | |
| Poids à vide : | 1566 Kg |
| Dimensions : | 4870/2120/1480 mm |
| Réservoir : | 62 litres |
| Volume coffre : | 514 Litres |
| Pneumatiques : | 235/50 R17 |
| **Performances globales** | |
| Vitesse max : | 188 km/h |
| 0 à 100 : | 10,8 s |
| Consommation : | 2,3 L / 100 km |
| Émissions de CO2 : | -- G/Km |

il est remarquable qu'elle ne pèse que 1.664 kg à vide. Dans l'ensemble, l'ambiance intérieure de la Ford Fusion Hybrid est très similaire à celle de la version à essence, à l'exception de l'absence de certaines garnitures chromées et métalliques, tandis que les sièges sont recouverts d'un matériau synthétique, appelé Active X. D'autre part, le conducteur dispose de deux écrans de 4,2 pouces dans le combiné d'instruments, ainsi que d'un tachymètre central. Au centre, on trouve un écran tactile de huit pouces, avec interface SYNC3, connectivité Apple CarPlay/Android Auto et un système audio à 11 haut-parleurs. On notera également le sélecteur de vitesse rotatif, qui permet de gagner de la place dans la console, car il est également doté d'un frein de stationnement électrique et vous offre plus d'espace de rangement. En termes d'équipement, la Ford Fusion Hybrid est entièrement équipée, entre autres, d'un détecteur de pluie, de phares à allumage automatique, d'un volant réglable en hauteur et en profondeur, d'une climatisation bi-zone,

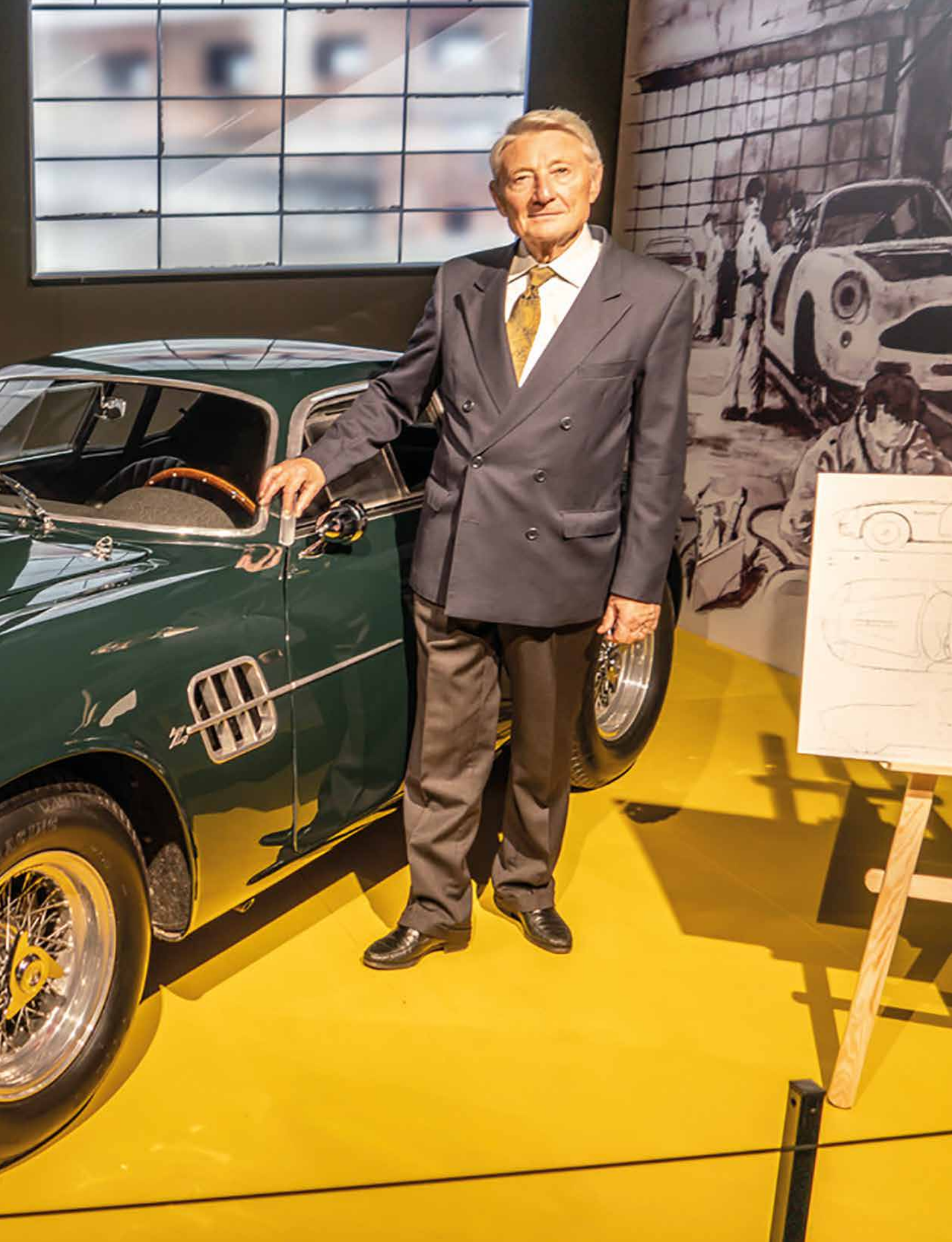
de sièges avant chauffants à réglage électrique, d'une mémoire pour le conducteur, d'un système d'accès sans clé, d'un démarrage par bouton-poussoir et d'une caméra de recul, avec capteurs de stationnement.
Comme il s'agit d'une Ford, la sécurité est un point très important et ce modèle est équipé de huit airbags, de freins ABS avec EBD, d'une aide au démarrage en côte, du contrôle de stabilité et de traction AdvanceTrac et de plusieurs aides à la conduite, comme le régulateur de vitesse adaptatif, les feux de route automatiques, la surveillance des angles morts, l'aide au maintien dans la voie et l'alerte de fatigue du conducteur, entre autres. Sous le capot, on retrouve un moteur essence Atkinson 2,0 litres, délivrant 141 ch et 175 Nm de couple, couplé à un moteur électrique synchrone délivrant 47 ch et 239 Nm de couple. Ils sont couplés

à une boîte à vitesses automatique eCVT, qui gère les 188 ch combinés. Cela signifie qu'au démarrage et à des vitesses ne dépassant pas 50 km/h, la Ford Fusion Hybride n'utilisera pas le moteur à essence, ce qui se traduira par une consommation de carburant plus faible. Bien qu'elles soient douces, les accélérations de la Ford Fusion Hybride sont moins impressionnantes, car la boîte à vitesses eCVT a été programmée pour favoriser l'économie de carburant. De cette façon, la voiture en économise beaucoup et émet moins de $CO_2$, tandis qu'en cas de forte accélération, la puissance des deux moteurs est combinée. En outre, la voiture est dotée des fonctions SmartGauge et EcoGuide, qui aident le conducteur à conduire plus efficacement, en projetant des informations sur la conduite sur l'écran central.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

# ERCOLE SPADA

## THE GREAT DESIGNER



# Entretien du mois

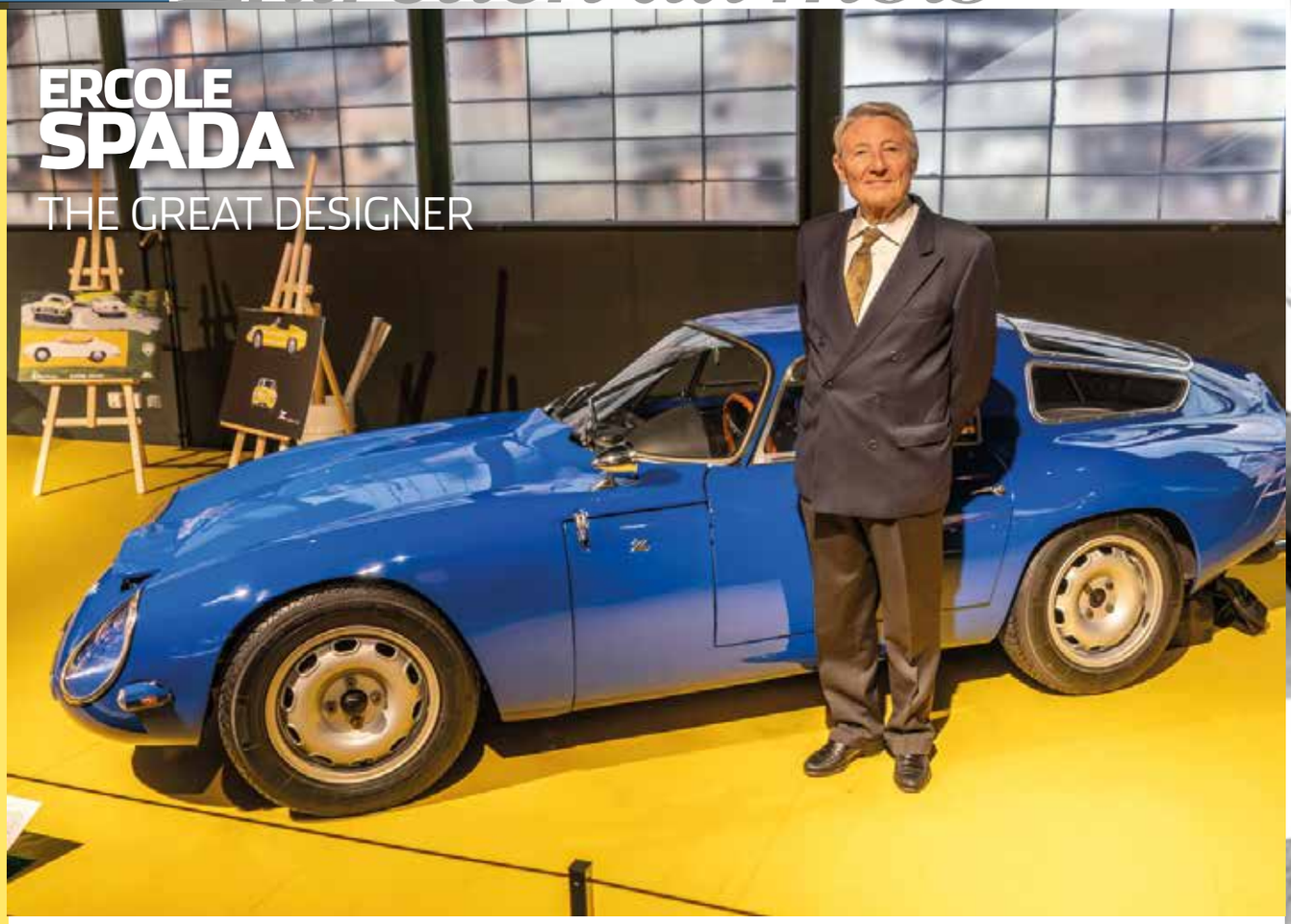
## ERCOLE SPADA

### THE GREAT DESIGNER

Ercole Spada est l'un des plus importants designers automobiles italiens de tous les temps : il a réalisé les plus belles Zagato des années 1960, il a orienté le style de BMW dans les années 1980 et a réussi dans les années 1990 à concevoir cinq voitures très différentes, construites sur une même plateforme. Il n'est donc pas surprenant qu'il soit rapidement devenu l'un des atouts les plus précieux de Zagato. Spada n'a pas seulement trouvé un exutoire créatif pour ses deux passions - l'art et les voitures - mais il a également fait preuve d'un fort appétit pour l'excellence aérodynamique dès le départ. Il a notamment appliqué le design de la "coda tronca" (littéralement "queue tronquée") inspirée par Kamm pour l'Alfa SZ modernisée et pour nombre de ses cousines ultérieures, telles que les TZ1 et TZ2. Il est également responsable de plusieurs Lancia carrossées par Zagato - de la curieuse Fulvia Sport à la superbe Flaminia Super Sport - pendant son séjour chez le carrossier milanais, qui s'est officiellement terminé en 1969.
Dans cet entretien exclusif accordé au magazine Gentlemen Drivers, Spada revient sur les grands moments ayant émaillé sa riche carrière et sa vision de l'automobile.

# ERCOLE SPADA

## THE GREAT DESIGNER



**Racontez-nous vos débuts dans l'automobile….**
Quand j'étais enfant, j'avais une toute petite maquette d'Auto Union et quelques magazines qui parlaient de cette voiture. J'en étais fasciné. À l'école, nous échangions ces magazines avec d'autres élèves, quand certains d'entre nous ne pouvaient pas se les offrir. J'ai fait des croquis de tous les aspects techniques détaillés dans les magazines. Depuis lors, j'ai toujours aimé collectionner les petits modèles.

**Comment avez-vous eu l'opportunité de collaborer avec Zagato ?**
Après avoir obtenu mon baccalauréat, je me suis inscrit à l'Instituto Technica Feltrinelli de Milan, pour étudier l'ingénierie industrielle. C'est à cette époque que j'ai réalisé que je pouvais combiner mon double amour des voitures et de l'ingénierie, en faisant carrière dans l'une des « carrozzeria » italiennes. Après avoir effectué mon service militaire obligatoire de deux ans, j'ai écrit trois lettres de candidature - à Abarth, à Alfa et à Zagato - pour trouver un emploi. Zagato m'a répondu et m'a engagé, après un bref entretien.

**Quel fut votre premier projet chez Zagato ?**
Mon premier travail a porté sur une variante de la Bristol 406S. Six exemplaires seulement ont été construits, mais mon vrai premier projet c'est l'Aston Martin DB4 GTZ, également connue sous le nom d'Aston Martin DB4 GT Zagato. Dans la mesure du possible, j'ai supprimé les éléments non essentiels, tels que les pare-chocs. Les composants en acier ont été remplacés par des composants encore plus légers, en aluminium. L'empattement et la carrosserie sont également raccourcis. La DB4 GT Zagato a été présentée au Salon de l'automobile de Londres en 1960 et a reçu un accueil enthousiaste.

**Comment était-ce de travailler chez Zagato à l'époque ?**
L'atmosphère qui y régnait était très particulière : alors que je dessinais la voiture à l'échelle 1:1 directement sur un grand panneau, d'autres personnes travaillaient derrière moi, corrigeant pour de vrai ce que j'avais modifié sur le croquis. C'était facile de travailler là-bas : tout le monde était si enthousiaste. J'étais le seul designer, avec une grande liberté dans mon travail et je pouvais suivre la fabrication des carrosseries et essayer les voitures pour valider ou invalider certains choix, certaines évolutions, certains changements, comme la coda tronca.

**Qu'est-ce que la DB4 GTZ a de si spécial ?**
Au début, pour moi, c'était juste un travail, mais à la fin, elle est devenue ma préférée. John Wyer, qui était à l'époque Race Manager chez Aston Martin, voulait quelque chose de plus léger, pour battre les GTO. J'ai donc gardé la carrosserie aussi proche que possible du châssis, comme une peau sur des os. C'était une voiture merveilleuse, très efficace, mais aussi très chère. La dix-neuvième n'a pas été vendue, pendant très longtemps.

## Bio express :

1938 : Naissance à Busto Arsizio (Varèse-Italie)

1956 : Obtient un diplôme d'ingénieur en mécanique

1960 : Se fait recruter par le célèbre carrossier Zagato

1970 : Responsable du design chez Ford et Ghia

1976 : Intègre le centre de style de la marque BMW en tant que designer en chef

1983 : Démarre sa collaboration avec l'Institut I.D.E.A sur les projets Fiat

1992 : Retourne chez Zagato et développe le concept Ferrari FZ93 basé sur la 512 TR

2006 : Il fonde un studio de design le Spada concept avec son fils Paolo et, deux ans plus tard, conçoit la supercar Codatronca TS.

# ERCOLE SPADA

## THE GREAT DESIGNER

**Vous avez dit que vous avez essayé d'améliorer vous-même certains aspects de la voiture, notamment en termes d'aérodynamisme, comme la condatronca. Qu'est-ce que c'est exactement et est-ce devenu votre signature ?**
Eh bien, la coda tronca n'est pas mon invention. Dans les années 30, deux ingénieurs allemands spécialisés dans l'aérodynamique ont prouvé qu'une goutte d'eau était la forme parfaite. Mais c'est impossible à réaliser sur une voiture, car la partie arrière serait beaucoup trop longue. Mais ils ont également prouvé qu'il était possible de créer le même effet en coupant la goutte à un certain endroit. Personne n'a eu le courage de couper l'arrière d'une voiture comme ils le suggéraient, alors tout le monde a simplement conçu des voitures avec des arrières ronds. J'ai été le premier à couper la chute comme il se doit, créant ainsi la queue coupée, ou coda tronca en italien. Ce fut mon expérience aérodynamique la plus réussie des années 1960.

**Votre collaboration avec Zagato a donné lieu à d'autres projets importants. Lesquels ?**
Pendant près de dix ans, j'ai développé des modèles pour Zagato, notamment les Lancia Flavia et Fulvia Zagato, ainsi que la Lamborghini 3500 GTZ. En 1969, j'ai construit ma propre version d'une voiture de plage Fiat 500, appelée la Zanzara. Elle n'a pas été produite, mais cela m'a permis de penser à une vie en dehors de Zagato. L'Alfa Romeo Junior Zagato sera la dernière Zagato que j'ai conçue et produite avant que je ne quitte la société. J'ai quitté Zagato parce que je voulais satisfaire ma curiosité. J'ai rejoint Ford en 1970, pour devenir le designer en chef de leur maison de design italienne, Ghia. Cela a conduit à la création de la Ford GT70, qui n'a pas été produite et d'un concept de Ford Mustang, qui a été produit en 1980, mais seulement cinq ans après mon départ de la société.

**Ensuite, vous avez travaillé pour BMW. C'était très différent ?**
C'était complètement différent. Nous avions un vrai

studio de design, nous avions plus de temps, plus de possibilités et le plus grand changement pour moi était que nous avions une soufflerie pour tester nos choix aérodynamiques. Ceci m'a beaucoup aidé dans mes projets, notamment la Série 7 E32 et la Série 5 E34.

**Votre aventure au sein de l'Institut de développement de l'ingénierie automobile a également donné lieu à une riche production ?**
En 1983, j'ai quitté BMW pour atterrir à l'Institut I.D.E.A (Institut de développement de l'ingénierie automobile) où j'ai été responsable d'une série de voitures compactes et de luxe pour Fiat, dont la Tipo (1988), qui sera très importante dans le succès que connaîtra la marque. La Tipo se caractérise par un emballage ingénieux, qui permet de loger un habitacle inhabituellement spacieux dans une forme très compacte et qui remportera le prix de la voiture européenne de l'année 1989, décerné par d'éminents journalistes automobiles. D'autres projets ont été également réalisés parmi les marques qui composent le conglomérat Fiat, comme la Fiat Tempra (1990), l'Alfa Romeo 155 (1992) et la Lancia Delta (1993). Parmi les autres travaux non italiens, citons le SUV Nissan Terrano (1993) et la sous-compacte Daihatsu Move (1995).

**Puis retour aux origines chez Zagato ….**
Je suis revenu chez Zagato en 1992 et créé la Ferrari FZ93 (1993), basée sur la mécanique de la Ferrari Testarossa 512 TR, et l'Osca Dromos (1998), une voiture qui"reflète le mieux ma personnalité". La FZ93, bien qu'elle n'ait pas été produite en série, a laissé une marque importante sur la scène Ferrari. Certaines des solutions aérodynamiques et stylistiques créées pour cette voiture sont en effet visibles des années plus tard sur d'autres modèles Ferrari, comme l'Enzo. Mon passage chez Zagato n'a duré que cinq ans, à cause de quelques problèmes internes qui ont provoqué mon départ, pour choisir cette fois de travailler avec mon fils Paulo.

**Votre fils a repris le flambeau et vous avez monté ensemble un projet. Pouvez-vous nous en parler ?**
Eh bien, nous avons pensé que le nom Spada avait une signification assez forte, basée sur la coda tronca, donc nous avons décidé que ce serait une bonne idée de créer une nouvelle expression de la coda tronca. En

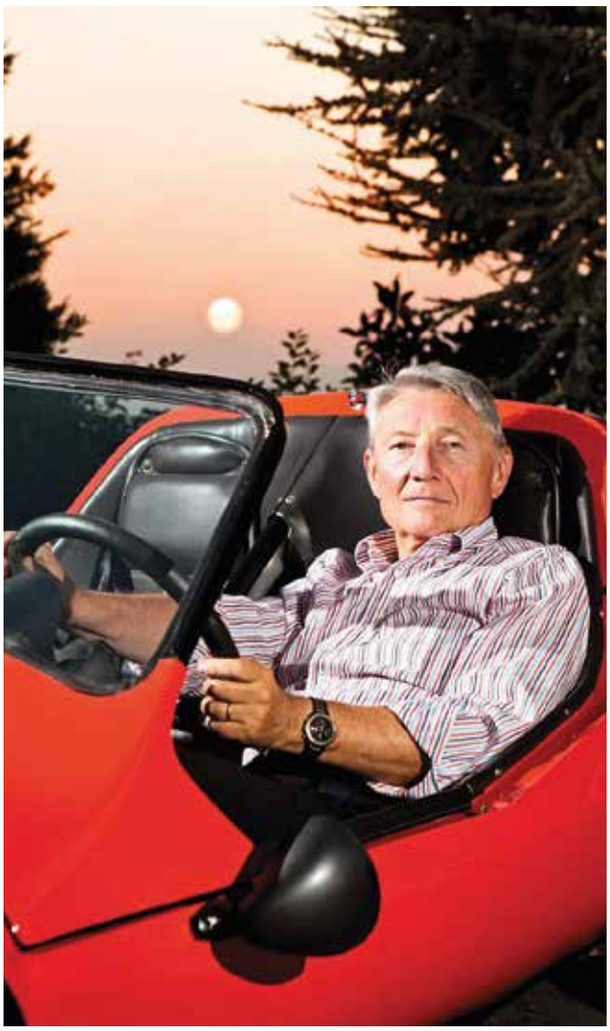
# ERCOLE SPADA

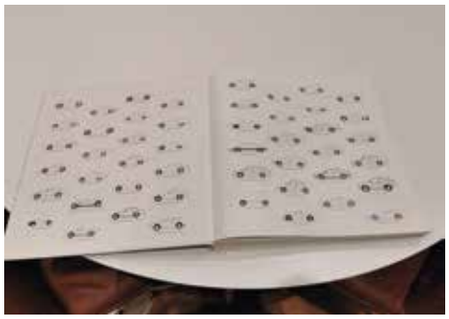
## THE GREAT DESIGNER

2008, lorsque nous avons vérifié, nous avons découvert que le nom coda tronca n'avait jamais été breveté. Alors nous l'avons fait ! Et le chef-d'œuvre de mon père est désormais la propriété de notre studio de design. Nous avons lancé ce studio, car nous étions convaincus qu'il y avait encore une place pour les designers et les carrossiers italiens. En fait, nous avons deux activités : Spada Concept, qui est un studio de design qui travaille sur de nombreux projets (vélos, casques, bateaux, etc.), et Spada Vetture Sport, dédiée à la production de véhicules uniques. En 2008, Nous avons conçu la Codatronca TS, qui était un lien entre notre passé et notre présent. Il s'agit de la première voiture de la gamme Spada Codatronca, dont le style est basé sur celui de l'Alfa Romeo TZ. La voiture utilise un moteur V8 Chevrolet LS7 de 7 litres, dont la puissance a été portée à 630 ch, à 6.500 tr/min et à 668 Nm de couple. Le châssis est dérivé de celui utilisé par la Chevrolet Corvette C6, mais comporte une toute nouvelle carrosserie.Cette dernière est en fibre de carbone, tandis que le châssis en aluminium est équipé d'une cage de retournement. Ce modèle a été amélioré par la suite, pour donner lieu à la variante Monza, encore plus puissante, avec une cavalerie de 720 ch.

**Comment les Spada influencent-ils encore le design automobile aujourd'hui ?**
Nous avons lancé notre modèle Codatronca en 2008. Regardez le design frontal des Lamborghini depuis 2009, en commençant par l'Estoque et comparez-le à l'avant de la Codatronca... vous verrez ce que nous voulons dire.

**Quelle est la principale différence entre la conception dans les années 60 et aujourd'hui ?**
Dans les années 60, on concevait d'abord à l'échelle 1:10, puis à l'échelle 1:1. Aujourd'hui, le temps de conception est plus court, vous avez moins de crayon et de papier, vous utilisez une salle de visualisation 3D pour voir votre voiture virtuellement et ensuite vous faites des changements, très rapidement. Dans les années 60, tout était possible. Aujourd'hui, beaucoup de choses sont contrôlées par les exigences et les coûts.





**Quels sont vos projets futurs ?**
Nous voulons lancer une évolution de la Spada Codatronca Monza : la Daytona, une barchetta dédiée aux trackdays (journée sur circuit) et encore plus extrême que le spider. Nous avons également quelques projets de motos : un café racer (un type de moto custom. Il désigne généralement une moto monoplace au style rétro, possédant un guidon bas et très peu de carénage extrême). La moto serait basée soit sur une BMW, soit sur une Guzzi.

**De quelles voitures êtes-vous le plus fier ?**
La DB4 GT Zagato, bien sûr, l'Alfa TZ (la coda tronca originale), la Lancia Fulvia Sport, et les BMW Série 5 et Série 7.

**16-Quelle est votre voiture préférée de tous les temps, d'après son design ?**
Le coupé Jaguar Type E Série 1.

**Pour vous, qui a été le meilleur designer du 20e siècle ?**
Giorgetto Giugiaro, parce qu'il s'est attaqué à des projets difficiles et a travaillé très dur. Il n'a pas seulement travaillé sur des voitures de luxe, mais aussi sur de nombreuses voitures très populaires.

par Hamid Benmaarouf

# ALFA ROMEO GIULIETTA SZ CODA TRONCA **L'ARME DE LA VICTOIRE**

Agile, mince, sportive et élégante. Elle est l'une des voitures classiques Alfa Romeo les plus recherchées de tous les temps. Inscrite dans l'histoire de l'automobile classique, l'Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca porte la signature du génial carrossier Zagato et du talentueux designer Ercole Spada.

# Auto Légende

Avec seulement 200 exemplaires construits, l'Alfa Romeo Sprint Zagato (SZ) est une voiture très rare, en particulier en version "Coda Tronca" à longue queue, dont seulement 42 exemplaires ont été construits. Elle possède tous les éléments nécessaires à la compétition, à commencer par un moteur de 1.300 cm3 très bien réglé, couplé à une boîte à vitesses à cinq rapports et associé à une carrosserie en aluminium léger soigneusement construite, dont la fabrication aurait pris 300 heures à Zagato. L'étonnante "Coda Tronca" à longue queue, l'ultime phase de développement de la légendaire Giulietta de course, a été conçue avec une ligne de toit plus basse, ainsi qu'une queue Kamm, ce qui a permis d'améliorer l'aérodynamisme. "L'arme de la victoire", c'est ainsi que le magazine Auto Italiana a célébré en mars 1962 la toute nouvelle Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca, une voiture née d'essais expérimentaux et d'exigences de "forme et de fonction", qui sont les traits particuliers de l'ADN de Zagato. L'Alfa Romeo SZ Coda Tonda (queue arrondie) a été le point de départ du développement de l'Alfa SZ Coda Tronca. S'il est vrai que la Coda Tonda domine aisément les classes 1.300 GT, il est également vrai que les Lotus Elite, rapides et légères, remportent haut la main toutes les autres courses internationales importantes. C'était un problème pour Alfa Romeo, car les grands constructeurs automobiles de l'époque utilisaient les victoires en course comme un puissant outil marketing. C'était la stratégie d'Alfa Romeo et elle a plutôt bien fonctionné. Pour cette raison, ils ont dû créer une voiture complètement nouvelle. Elio Zagato, animé par son esprit visionnaire et travaillant en collaboration avec l'Université Polytechnique de Milan, Alfa Romeo et d'excellents essayeurs tels que Conrero et Facetti, a commencé une analyse technique, visant à faire évoluer la SZ Coda Tonda. Après plusieurs études longues et intenses, ils ont choisi de concentrer leur attention sur les recherches en aérodynamique effectuées par le professeur W. Kamm dans les années 30. Selon Kamm, une forme très allongée augmente l'efficacité aérodynamique et, par conséquent, la vitesse maximale d'une voiture. Elio Zagato, assisté durant la phase de conception par le jeune Ercole Spada, modifie une Giulietta SZ Coda Tonda, en étirant le "nez" de la voiture et en coupant la queue. Ils commencent par la partie avant, s'inspirant du travail effectué sur la Maserati 450 S construite pour Sir Stirling Moss quelques années auparavant. Comme la voiture nouvellement modifiée avait une carrosserie longue et inhabituelle, ce qui pouvait compromettre la maniabilité au détriment de la vitesse maximale, ils ont également décidé de couper la queue. Lorsque Elio Zagato, assis à côté d'Ercole Spada, a testé la nouvelle voiture modifiée sur l'autoroute entre Milan et Bergame, le résultat a été tout simplement incroyable : une augmentation de 20 km/h de la vitesse maximale. Ercole Spada, tenant le chronomètre dans ses mains, n'a d'abord pas cru aux résultats. Ils ont essayé encore et encore, obtenant à chaque fois exactement le même résultat. La voiture était beaucoup plus rapide. Plus de 220 km/h avec un petit moteur de 1.300 $cm^3$, contre les 200 km/h de la Coda Tonda. Même châssis, même moteur, même empattement et, en plus, quinze kilos supplémentaires dus à

l'étirement de la partie arrière de la voiture. C'était une révolution. La forme arrondie de la SZ était fixée à un châssis à cadre spatial adapté de la Giulietta Spider plus courte et Alfa utilisait des fenêtres en perspex et un intérieur spartiate pour réduire encore le poids. Sous le capot se trouvait une version hautement optimisée du quatre cylindres bicarburant de 1,3 litre d'Alfa, développant 115 chevaux. La première fois qu'Elio concourt avec cette même voiture, il remporte une victoire au GP de Monza 1961 ! Alfa était de retour. Lotus n'était plus imbattable : Zagato et Spada avaient découvert la véritable "arme de la victoire". Cette voiture a ensuite été utilisée comme banc d'essai officiel pour toutes les futures voitures d'Alfa Romeo et de Zagato. Elle a inspiré les développements de la TZ1, de la TZ2, de la Junior Zagato, de la Giulia Berlina, de l'Alfetta GT, de la GTV, jusqu'aux voitures Alfa Romeo les plus récentes. La  Coda Tronca" fut construite en 42 exemplaires jusqu'en janvier 1963, avant d'être remplacée par la Giulia TZ à châssis tubulaire, dévoilée au Salon de Turin en 1962.

# Montre

par Lina Mouafak

## DB4GTZ 1960 SPADA EDITION

### Limited Edition

L'horloger Scalfaro, spécialiste des montres de luxe, a enrichi sa collection déjà bien étoffée (GTI 192 Bizzarrini Edition, LM 917 Hans Mezger...) d'un nouveau modèle, inspiré d'une Aston Martin rare, la DB4GTZ 1960 Spada Edition.

La légendaire DB4GTZ, construite entre 1960 et 1963 et pilotée par les légendaires Jim Clark, Stirling Moss et Roy Salvadori en compétition, survit encore à travers dix-neuf exemplaires encore visibles aujourd'hui. Dessinée par Ercole Spada et dotée d'une belle robe, elle est célébrée à travers cette édition limitée à 370 unités Montre DB4GTZ 1960 Spada Edition.

Outre le soin apporté à sa conception et les nombreuses fonctions indissociables à ce type de montre, elle possède la particularité d'intégrer des pièces conçues à partir d'éléments de la véritable « DB4GTZ » et du châssis #0183/R pour être précis. Son design reprend également des éléments distinctifs de l'Aston, tels que son volant trois branches Nardi, ses écrous de roue ou encore sa silhouette, qui figure en son centre. De plus, incrustée de saphirs, cette Spada Edition est complétée par un bracelet en cuir « british racing ».

12
SCALFARO
AUTOMATIC
CHRONOGRAPHE
1960
8
DB4
001/370

Cigare

par Antoine Delmas

# Cohiba 1966 Edition limitée

## Plaisir intense

Le Cohiba 1966 Cigar -Edition Limitée- a été produit en très petites quantités et lancé pour célébrer le 45e anniversaire de Cohiba, la marque la plus prestigieuse de Habanos. Cohiba et ses cigares à édition limitée sont peut-être les cigares cubains les plus recherchés dans le monde. Ce sont d'excellents objets de collection, car ils prennent de la valeur chaque année.

Ces 10 Habanos à l'habillage de cape sombre ont été fabriqués entièrement à la main, à partir d'une sélection des meilleures feuilles de tabac (feuilles supérieures du Tapado - plante de tabac noir cultivée à l'ombre) trouvées dans les plantations de San Juan y Martínez et San Luis, dans la région de Vuelta Abajo, à Cuba.

La vitole de ce cigare est un CanonazoEspecial, d'une longueur de 166 mm et d'un calibre de 52. La fumée corsée offre un profil de goût riche, fort et chaleureux.

COHIBA
Cohiba 1966
Habanos S.A.
Habana, Cuba

par Antoine Delmas

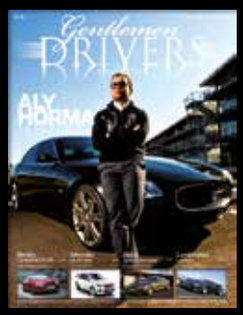
# Fabio Filippini

C'est un designer automobile italien passionné avec une carrière internationale aux multiples facettes, ayant travaillé pour des entreprises italiennes, japonaises, françaises et allemandes.

Il a obtenu un diplôme d'architecture du Politecnico di Milano, puis a passé de nombreuses années chez Renault Design, devenant vice-président de la décoration intérieure. En 2011, il devient Chief Creative Officer chez Pininfarina, en Italie. Sous sa direction, Pininfarina Design a créé de nombreux concept-cars remarquables, dont la Pininfarina Cambiano, la Pininfarina Ferrari Sergio, la BMW GranLusso Coupé, la Pininfarina H2Speed, la Fittipaldi EF7 Vision GranTurismo et l'Hybrid Kinetic H600, ainsi que de nombreuses voitures de production pour les grands mondiaux. OEM et autres véhicules de transport.
Depuis 2018, Fabio Filippini a créé Accaeffe Creative Consulting à Tokyo, en tant que designer automobile indépendant et conseiller en stratégie de conception. Depuis avril 2019, il est également co-fondateur de Trilab Design Associates.

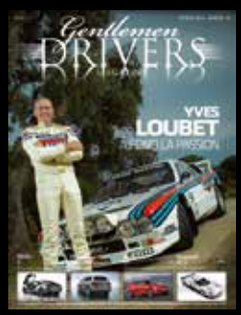
2011

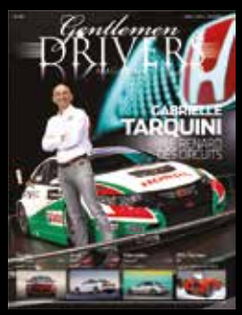
2012



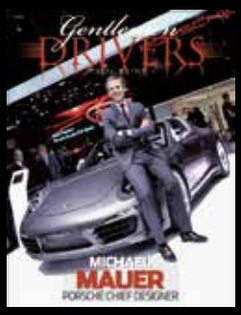
2013

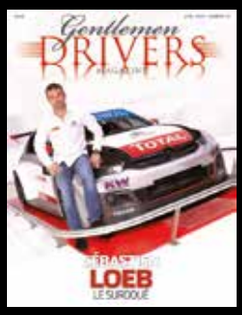
2014

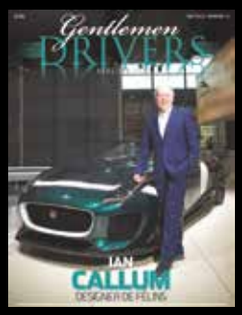




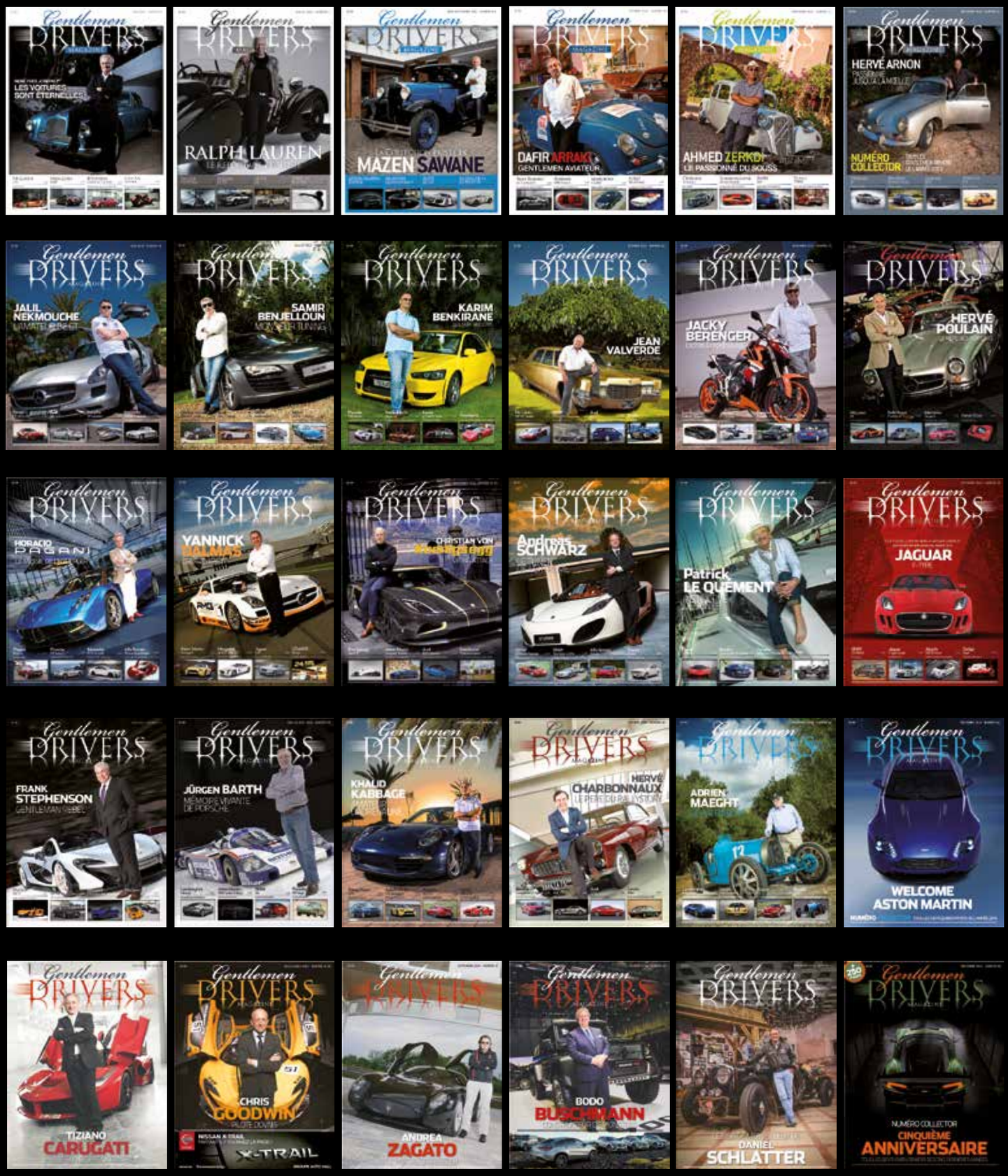
2015



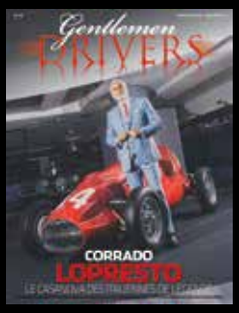

www.gentlemendriversmag.com

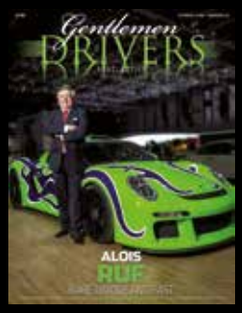


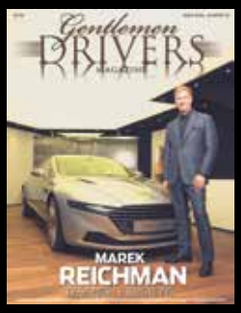

www.gentlemendriversmag.com

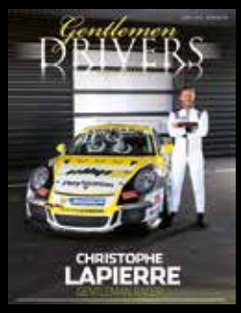
www.gentlemendriversmag.com

2016



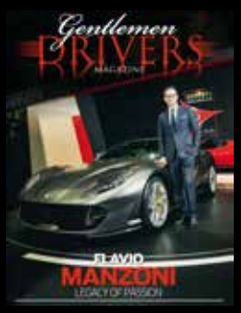



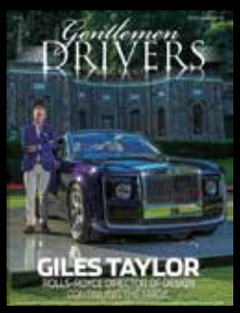



2017

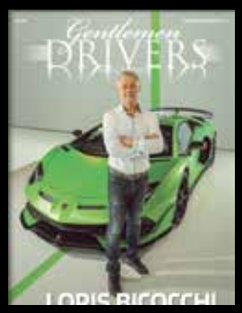
2018

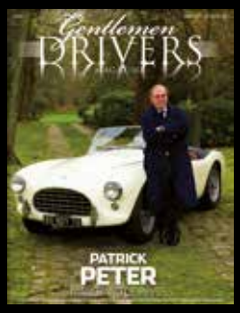


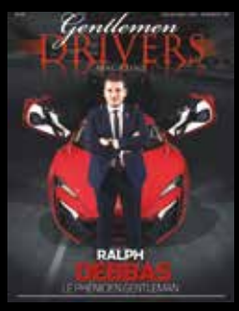


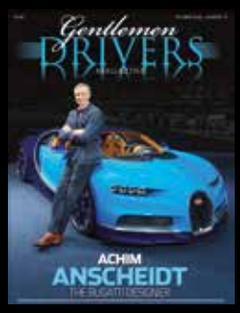

2019

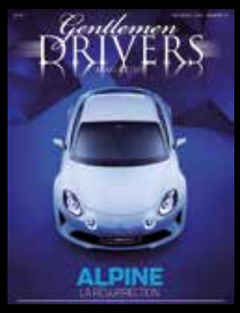
2020

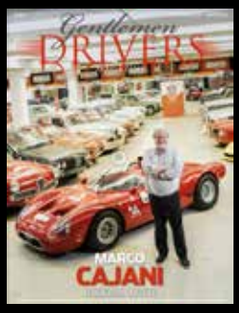


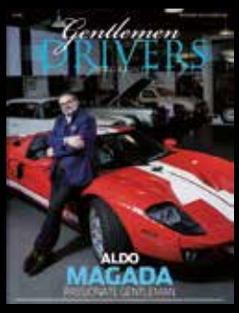


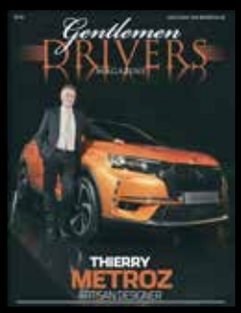



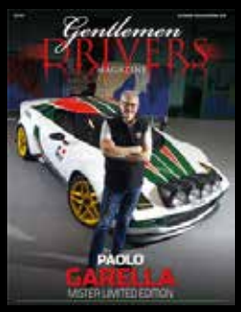


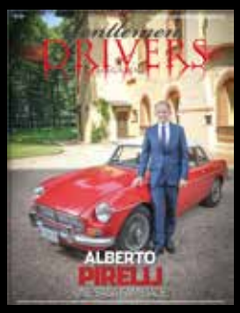


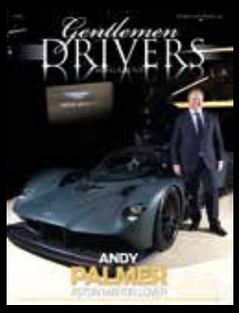


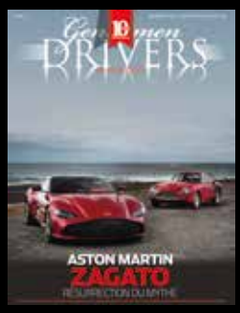











www.gentlemendriversmag.com

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 - 2e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc

## MES COORDONNÉES

Nom :.....

Prénom :.....

Adresse :.....

.....

Code Postal :..... Ville :.....

E-mail :.....

## MODE DE PAIEMENT

J'ENVOIE UN CHÈQUE À L'ORDRE DE Gentlemen Drivers Édition ☐ 1 an = 250 DH ☐ 2 ans : 450 DH

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

# Fusion

## Performance et caractère

Pensée pour éveiller vos sens, la Ford Fusion va vous captiver à chacun de vos trajets. Son caractère unique, son design visionnaire et son intérieur somptueux vont vous offrir une expérience de conduite où le plaisir est omniprésent.

Découvrez la Ford Fusion et laissez-vous fasciner par la fusion parfaite entre caractère et performance.

Disponible dans tous les showrooms Ford - Réseau Auto Hall.

À partir de
**314 000 Dh**

Ford

Shell HELIX
Huile moteur

# AVEC SHELL HELIX, VIVEZ LA PASSION DE CONDUIRE !

Avec **Shell Helix**, retrouvez le plaisir de conduire. Grâce à sa **Technologie Exclusive PurePlus**, **Shell Helix Ultra** évolue au rythme de votre véhicule pour lui procurer une protection optimale et des performances exceptionnelles dans toutes les conditions.

Shell PUREPLUS TECHNOLOGY