

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



SALIM

BEKKARI

COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS



BENT



Une nouvelle dimension du bien-être.
Découvrez les modèles Azure.

Showroom : 66, Boulevard Moulay Slimane, route côtière Ain Sebaâ. 0522 34 88 17/66



BENTLEY



BENTLEY CASABLANCA

FIBRE OPTIQUE

Vitesse et fiabilité



Jusqu'à
200
méga



100 méga à 500dh / 200 méga à 1000dh.

COMMANDEZ VIA



OU





Chers Lecteurs,

Malgré une petite détente post-covid, marquée par une légère reprise du marché automobile national, nous continuons à évoluer dans un contexte difficile. Seules la foi en notre mission et la passion que nous partageons avec vous, chers lecteurs, nous donnent la force de continuer à avancer et à vous faire rêver. Grâce à votre soutien et à notre détermination, nous avons organisé la septième édition des Gentlemen Drivers Awards, marquée du sceau du succès. Ce cru haut en couleurs et sublimé par le cadre enchanteur de la M Avenue, un des lieux les plus emblématiques de la ville ocre, a encore une fois mis en relief le riche patrimoine automobile que recèle notre beau pays.

Et c'est pour saluer le professionnalisme et le niveau de qualité remarquable des voitures participantes, que nous avons consacré la couverture du mois de décembre à l'un des plus importants collectionneurs marocains, primé lors de cette 7^e édition, à savoir Salim Bekkari. Fils du défunt Omar Bekkari, il a hérité de la plus grande collection des voitures classiques au Maroc et a été biberonné à la passion automobile dès son plus jeune âge. Aujourd'hui, il ne ménage aucun effort pour valoriser davantage le legs de son père, à travers des projets novateurs, tels que Lead Events et le Domaine Rétro.

Au menu également, un reportage photos des moments forts de la 7^e édition des Gentlemen Drivers Awards, ainsi que des sportives d'exception, notamment la magnifique Porsche 911 Paris-Dakar, la sublime Mercedes SL 63 AMG, ainsi que l'innovante Audi e-Tron RS GT. Nous mettrons également la lumière sur la nouveauté de notre marché qu'est la Jeep Compass e-Hybrid, ainsi que sur l'un des best-sellers de notre marché, à savoir le Volkswagen T-Roc. Comme tous les mois, Gentlemen, nos pages lifestyle, avec les rubriques montre et cigare, vous sont dédiées.

Ahmed Kseibati

Sommaire

6 Motors

- 6-8 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
10-12 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
14-25 **Événement** Gentlemen Drivers Awards 2022 par Youssef Bennour
26/29 **AutoConcept** Cadillac InnerSpace concept par Youssef Bennour
30/34 **Voitures d'exception** Mercedes SL 63 AMG par Youssef Bennour
36/40 **Nouveautés** Porsche 911 Paris Dakar par Youssef Bennour
42/46 **Nouveautés** Audi e-Tron RS GT par Youssef Bennour
48/52 **Nouveautés** Volvo EX90, full électrique par Youssef Bennour
54/59 **Nouveautés** Volkswagen T-Roc par Youssef Bennour



60

>67

Entretien du mois **SALIM BEKKARI**
COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS

- 68/71 **Auto Légende** Cadillac Eldorado Biarritz
Symbôle du faste américain par Hamid Benmaarouf

72 L'Homme

- 72/73 **Montres** Tag Heuer Carrera X Porsche RS 2.7 par Lina Mouafak

74 Lifestyle

- 74/75 **Cigare** Cigare CAO Pilón Robusto Extra par Antoine Delmas
76/77 **Art** Alessandro Rasponi 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**
Impression **Rotaco**

- **Gentlemen Drivers Édition** « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkoronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Appt 5 - Casablanca - Maroc -
Tél. : 05 22 364 869 - Fax : 05 22 369 931

www.gentlemendriversmag.com

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



30





Ford organise à Casablanca la 3^e édition du programme «Ford Driving Skills For Life»

Après deux ans d'absence due à la pandémie de Covid-19, Ford Driving Skills For Life (DSFL) revient pour une troisième édition, prévue du 1er au 3 décembre, au Karting Sindibad à Ain Diab, à Casablanca.

Ouvert au grand public, ce programme vise à encourager les jeunes conducteurs à conduire en toute sécurité, à les sensibiliser aux risques liés à la conduite et à renforcer leur confiance au volant.

« En tant qu'entreprise active dans le domaine de la mobilité, Ford considère la sécurité routière comme un pilier essentiel de sa responsabilité sociale », a déclaré Achraf El Boustani, directeur général de Ford Afrique du Nord et subsaharienne. « Ainsi, la réalisation d'initiatives telles que Driving Skills For Life ne peut qu'accroître les connaissances et la confiance des jeunes conducteurs sur la route et donc contribuer à réduire le nombre d'accidents, par une meilleure compréhension du risque routier et l'enseignement des bases d'une conduite sûre ».

Pendant trois jours, les conducteurs participants auront l'occasion d'assister à plusieurs ateliers, axés sur quatre domaines prioritaires, à savoir : la reconnaissance des dangers, le contrôle du véhicule, la gestion de la vitesse et de l'espace, ainsi que les dangers de la conduite en état d'ébriété et avec une attention réduite.

Ce programme de formation gratuit sera mené avec des instructeurs professionnels, sur un circuit fermé, spécialement conçu au Karting Sindibad à Ain Diab. Pour rappel, « Driving Skills for Life » est une initiative internationale pour la sécurité routière, créée par le Fonds Ford, en collaboration avec la Governors Highway Safety Association (GHSA) et un groupe d'experts en sécurité.

L'initiative n'a cessé de se développer depuis les premières sessions organisées aux États-Unis. En

2013, le programme Ford DSFL a étendu ses activités en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, avec une première session au Maroc, organisée en 2018.

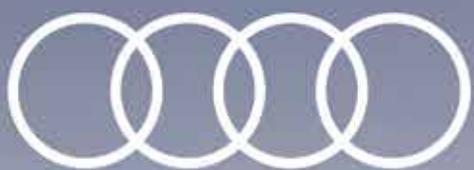


La marque Geely de retour dans le Royaume à travers BAMOTORS Maroc

BAMOTORS Maroc élargit ses activités. En plus de la marque Kia, dont elle commercialise les modèles depuis 2019, la filiale du Groupe Bernard Hayot (GBH) devient désormais l'importateur et le distributeur de la gamme de modèles Geely, des pièces de rechanges et du service après-vente de la marque.

À travers cet accord, entré en vigueur récemment, Geely veut s'appuyer sur un partenaire ayant une solide expérience dans le secteur automobile, mais aussi une connaissance approfondie du marché marocain. Forts d'une confiance mutuelle, GEELY et BAMOTORS Maroc affirment leur volonté et détermination communes de développer la marque sur le marché marocain, en apportant un service de qualité.

Pour rappel, Geely Auto Group est un important constructeur automobile basé à Hangzhou, en Chine et a été fondé en 1997, en tant que filiale du Zhejiang Geely Holding Group, qui gère plusieurs grandes marques, dont Geely Auto, Lynk & Co, Proton Cars, Geometry, Volvo Cars et Lotus Cars. Geely Auto Group emploie plus de 50.000 personnes, exploite 12 usines, cinq centres mondiaux de R&D à Hangzhou, Ningbo, Göteborg, Coventry et Francfort. Le groupe exploite également deux studios de design mondiaux à Shanghai et à Göteborg, avec plus de 1.000 employés au total. En 2021, les marques sous la direction de Geely Auto Group ont vendu plus de 1,44 million d'unités, faisant d'elle la marque chinoise la plus vendue pendant cinq années consécutives.



La passion crée le progrès

Nouvelle Audi RS e-tron GT entièrement électrique



La mobilité électrique devient dynamique et fascinante, comme le prouve l'Audi RS e-tron GT. Son design est hautement émotionnel, sa technologie est révolutionnaire. Deux puissants moteurs électriques assurent une transmission intégrale électrique fiable et des performances routières époustouflantes qui développent une puissance de 600 ch.

La batterie haute tension de l'Audi RS e-tron GT possède une énergie nette de 93 kw/h qui lui permet d'atteindre une autonomie de 487 kilomètres.

L'Audi RS e-tron GT est la parfaite représentation de l'avance par la technologie selon Audi, étendard de l'expertise technique et la passion d'Audi pour les détails.

Audi Vorsprung durch Technik



Peyami Oven nouveau Directeur général de Vivo Energy Maroc

Peyami Oven succède à George Robert au poste de Directeur général de Vivo Energy Maroc, à partir du jeudi 1^{er} décembre 2022. Son prédécesseur, lui, débute une nouvelle mission en tant que vice-président exécutif Maghreb et Océan Indien au sein du groupe Vivo Energy.

A noter que Peyami Oven est titulaire d'un Master en ingénierie mécanique obtenu à l'université de Stanford (USA) et d'une licence en ingénierie mécanique de l'université technique d'Istanbul en Turquie. Avant de rejoindre Vivo Energy Maroc, il a occupé le poste de directeur général de la filiale mauricienne de Total Energies, avant de prendre les rênes de Total Energies Marketing au pays des pharaons. Peyami Oven a également exercé des fonctions de responsabilité dans le domaine de la stratégie, la vente et le marketing en France et en Turquie.

« Je suis fier de rejoindre Vivo Energy Maroc à un moment qui coïncide, à quelques jours près, avec la célébration du 100^{ème} anniversaire de la marque Shell », confie le nouveau directeur général de l'entreprise dans un communiqué. Et d'ajouter : « ma mission sera de prolonger l'engagement

de notre entreprise à accompagner l'essor du Royaume ».



Hyundai présente une fresque pour soutenir l'équipe nationale

À l'occasion de la Coupe du monde Qatar 2022, Hyundai, transporteur officiel de l'équipe nationale, accompagne les joueurs de l'équipe marocaine au Qatar et veut porter la voix des supporters marocains avec elle. Ainsi, le 1^{er} novembre, l'événement de collaboration de Hyundai avec l'équipe nationale marocaine de football a été lancé devant un public nombreux à Casablanca et ailleurs dans le pays, a indiqué l'entreprise, dans un communiqué de presse.

Dans un esprit qui allie le sport, l'art, la culture et la solidarité, Hyundai a lancé un concours pour recueillir les meilleurs messages d'encouragement, partagés par les internautes pour les immortaliser dans une grande œuvre de street art, créée par l'artiste Hassan Fayz. Après avoir reçu plus de 4.000 messages à travers tous les canaux numériques, 100 heureux gagnants ont été choisis pour voir leurs messages affichés sur une fresque murale réalisée par des Marocains et qui sera publiée aux quatre coins du Maroc.

Pour véhiculer davantage ce message, la campagne de la Coupe du monde s'appuie sur cinq stars des médias sociaux : l'acteur et influenceur Rabii Skalli, les humoristes Yassar Lemghari, Loubna Jaouhari, Meryam Kadmiri et l'arbitre et influenceur Chouaib Khoulili, ainsi que la star du football, ancien joueur national Jaouad Zaïri.

La campagne comportera plusieurs phases, jusqu'au lancement de la Coupe du monde, où les six personnages soutiendront l'équipe nationale en assistant à un match au Qatar, après avoir visité les halls d'exposition au Maroc, où ils rencontreront leurs fans.



*Photo non contractuelle

Touareg R "Blue Edition"

et si on redéfinissait les codes du **premium** ?

Force, caractère et élégance caractérisent le Touareg R "Blue Edition".

Une édition limitée du Touareg qui se distingue par une couleur de carrosserie Bleu Lapiz, et un design unique avec des jantes **Suzuka Black 21"**, des sièges en cuir brodés en R, une calandre noire et des étriers bleus.

Le Touareg R est pionnier de son segment avec une technologie avancée : phares IQ.

Light Matrix LED, Innovision Cockpit avec Discover Premium et suspensions pneumatiques.

Passez au niveau supérieur avec le Touareg R "Blue Edition".

Pour plus d'informations, rendez-vous dans votre showroom **Volkswagen** le plus proche.

Notre réseau de concessionnaires :

Centrale Automobile Chérifienne (Casablanca) Lalla Yacout : 05 22 31 81 81 / Moulay Slimane : 05 22 67 79 11 - Super Auto Distribution (Rabat) : 05 37 28 10 73 / (Salé) : 05 37 84 66 83 - Société Boudarka (Marrakech) : 05 24 29 64 00 - R.A. Motor (Tanger) : 05 39 40 11 11 - Prince Auto (Fès) : 05 35 62 68 70 - Sud Concession Automobile (Agadir) : 05 28 82 80 27 / (Laâyoune) : 05 28 99 08 17 - Delta Motors (Kénitra) : 05 37 37 90 44 Tizi (Meknès) : 05 35 52 10 01 - Mazagan Services et Gestion (El Jadida) : 05 23 38 79 69 - Safi Motors (Safi) : 05 24 62 66 69 - Aikad Auto (Oujda) : 05 36 68 19 00.



La nouvelle Opel Astra remporte le volant d'or 2022

La nouvelle Opel Astra, un modèle compact très apprécié produit par le constructeur automobile allemand, a été récompensée par le prestigieux prix Volant d'or 2022. Les experts et les lecteurs d'AUTO BILD et de BILD am Sonntag ont approuvé la nouvelle Astra. L'un des prix les plus prestigieux de l'industrie automobile a été décerné au nouveau modèle le plus vendu d'Opel, dans la catégorie des compactes, battant dans la foulée des concurrents puissants.

Chaque nouveau modèle d'Opel, l'un des constructeurs automobiles les plus connus au monde, est salué par la critique et reçoit de nombreuses distinctions. Le dernier modèle Opel Astra suit les mêmes traces que ses prédécesseurs. Pour la troisième année, le constructeur allemand a remporté le Golden Steering Wheel Award pour sa nouvelle Astra innovante. En 2020, l'Opel Corsa-e a mérité ce titre, mais en 2019, il était revenu à l'Opel Mokka-e. Le 20^e prix du « Volant d'or » a été décerné à Opel, ce qui en fait l'ultime honneur accordé à l'entreprise cette année. Lors de la cérémonie du Volant d'or 2022, le PDG d'Opel, Florian Huettl, a commencé son évaluation en déclarant :

« Nous avons atteint la cible avec la nouvelle Opel Astra. » Il a expliqué : « Notre nouveau petit modèle est convaincant et suscite l'intérêt. Nous sommes ravis que non seulement les lecteurs d'AUTO BILD et de BILD am SONNTAG, mais aussi le jury d'experts et nos collègues rédacteurs aient opté pour nous. La nouvelle Astra a fait pencher la balance de son côté dans la catégorie des compactes, avec de nombreux attributs nécessaires pour réussir sur ce marché », a remarqué Tom Drechsler, rédacteur automobile en chef du groupe BILD. Parmi ces caractéristiques, on trouve un écran de grande taille, un coffre pratique et plusieurs modes de conduite. Si vous avez besoin en plus d'autre chose pour vous convaincre, essayez les sièges ergonomiques.



Stellantis rachète Aimotive, spécialisée dans les logiciels de conduite autonome

Le Groupe Stellantis a annoncé qu'il allait acquérir AiMotive, une start-up spécialisée dans les logiciels d'intelligence artificielle et de conduite autonome. Dans un communiqué de presse, le Groupe a annoncé qu'il s'agissait d'accélérer le développement de la plateforme STLA AutoDrive, annoncée il y a près d'un an. Cette technologie, qui devrait être lancée en 2024, est censée fonctionner avec les deux autres plateformes logicielles de Stellantis, pour offrir des fonctions de conduite automatisée de niveau 2 et 3, y compris des applications mains libres.

« L'acquisition de l'intelligence artificielle et de la technologie de conduite autonome de classe mondiale d'Aimotive est une contribution importante pour devenir une société de technologie de mobilité durable », a déclaré Yves Bonnefont, directeur des logiciels de Stellantis. « L'expertise de premier plan et l'esprit de startup d'Aimotive vont accélérer notre parcours pour atteindre nos objectifs de Dare Forward 2030. » Les détails de la transaction n'ont pas encore été divulgués, sachant qu'elle reste soumise aux conditions de clôture et aux exigences antitrust.

Des concurrents comme General Motors Co. et Ford Motor Co. offrent déjà des possibilités de conduite mains libres, grâce à leurs systèmes avancés de niveau 2, Super Cruise et Blue Cruise, respectivement. Pour l'instant, Stellantis ne dispose pas d'une technologie similaire sur ses véhicules, même si elle prévoit de la lancer cette année.

V O L V O

VOLVO XC40 B3

Intelligent. Polyvalent. Impressionnant.



À **380.000 Dh**

DISPONIBILITÉ IMMÉDIATE

Scandinavian Auto Maroc

Casablanca
05 22 40 68 60
Fès
05 35 73 29 16

Rabat
05 37 28 27 25
Meknès
05 35 45 03 50

Tanger
05 39 34 03 62
Agadir
05 28 28 84 67

Marrakech
05 24 44 84 34

Test Drive sur rendez-vous.

www.volvocars.com/ma   

La short List des sept finalistes de l'European Car of The Year 2023 révélée

Les crossovers dominent la liste des candidats au prestigieux prix européen de la voiture de l'année 2023, les modèles entièrement électriques et hybrides étant les plus populaires. La Jeep Avenger a pour objectif de séduire les acheteurs européens de la marque. Construite sur la même plateforme que la Peugeot 2008 et l'Opel Mokka, la grande nouveauté sera la version entièrement électrique, propulsée par un moteur de 154 ch monté à l'avant et un pack de batteries de 54 kWh, qui, selon Jeep, offre une autonomie de 400 km, avec une charge complète. Le Kia Niro est un crossover sous-compact de taille similaire, qui en est à sa deuxième génération. Les options de moteur sont hybrides ou entièrement électriques, ce dernier revendiquant une autonomie de 463 km, grâce à sa batterie de 64,8 kWh. Avec son style élégant et son intérieur spacieux, le Niro s'est avéré être un choix populaire pour les familles qui passent à l'ère électrique. La Nissan Ariya est la deuxième incursion de la marque dans le domaine de l'électricité, après la Leaf et c'est une proposition beaucoup plus grande et plus haut de gamme. Élégant à l'extérieur, l'intérieur rivalise avec de nombreux modèles haut de gamme plus chers. Disponible en traction avant ou en traction intégrale et avec un pack de batteries de 63 kWh ou 87 kWh, elle partage de nombreux éléments de base avec la Renault Megane E-Tech. La grande surprise de l'Ariya n'est pas seulement sa finition, mais aussi sa conduite. Un châssis bien réglé est associé à une direction impressionnante et directe. Tout cela se combine avec un espace de chargement décent à l'arrière.

La Porsche Taycan atteint les 100.000 unités produites

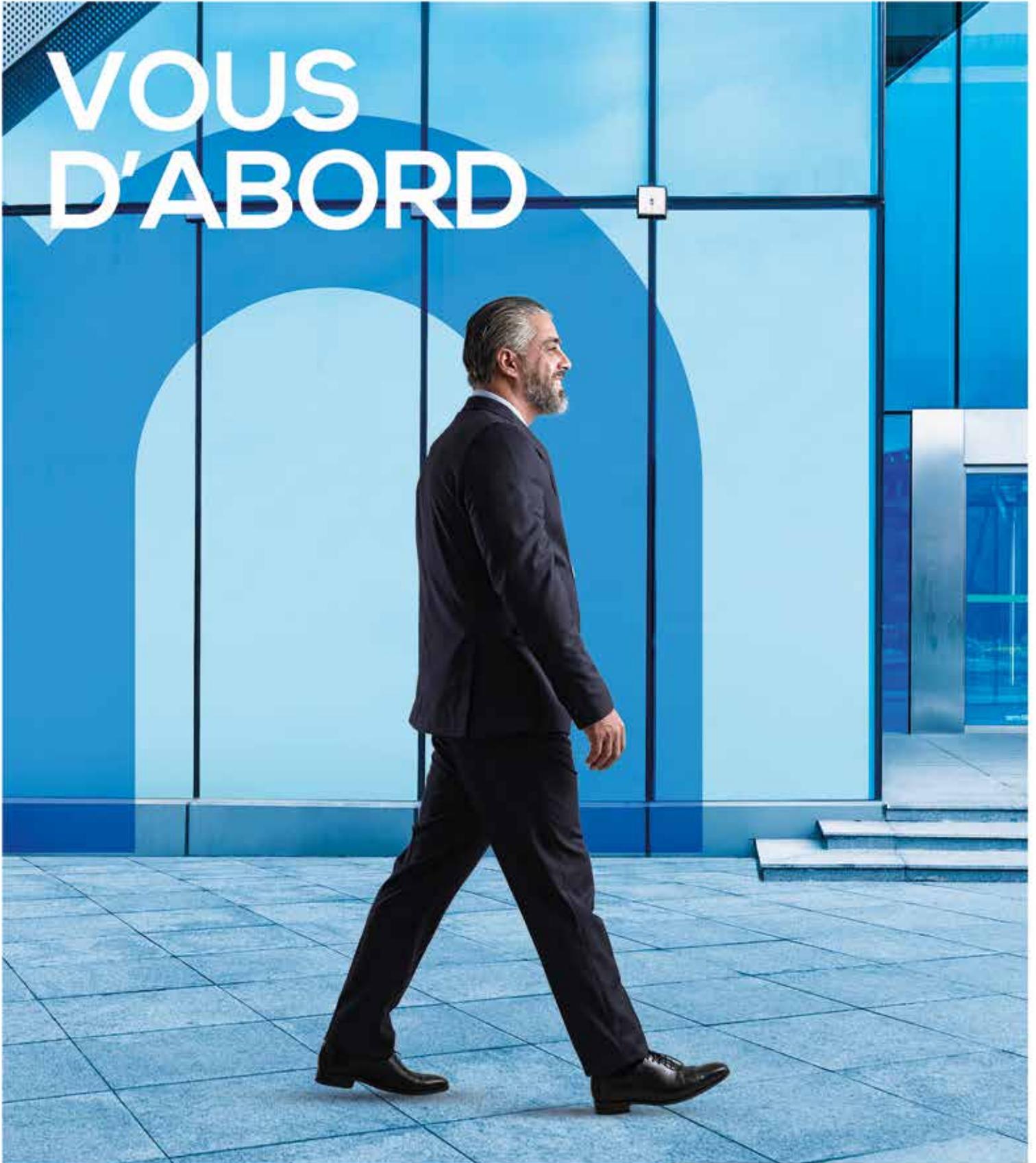
Lorsque Porsche a lancé Mission E, nous savions que le véhicule électrique de série qui suivrait définirait la norme de l'industrie. Le concept Mission E est devenu la Taycan. Aujourd'hui, plus de 3 ans après la sortie de la Taycan des lignes de production, Porsche a réussi à produire 100.000 unités de ce modèle. Ce jalon est encore plus impressionnant, compte tenu des effets de la Covid et de la pénurie de semi-conducteurs sur la production. Le modèle numéro 100.000 de la Porsche Taycan a été produit le 7 novembre 2022 à l'usine

de Zuffenhausen. Il s'agit d'une Taycan Turbo S bleu Neptune, destinée à un client au Royaume-Uni. La Taycan Turbo S est la voiture de série la plus rapide sur la boucle nord du Nürburgring, avec un temps de 7 minutes et 33 secondes. La Taycan 4S a une autonomie de 513 km, avec une charge complète. Il existe plusieurs options de groupe motopropulseur, y compris des options pour la propulsion arrière, des capacités de batterie plus petites et différentes puissances de moteur. La Taycan est également disponible en trois styles de carrosserie : la Taycan berline sportive de base, la Taycan Sport Turismo de type break et la Taycan Cross Turismo, de type crossover. Les trois principaux marchés pour la Porsche Taycan sont les États-Unis, la Chine et l'ensemble Royaume-Uni/République d'Irlande.

Le Groupe Renault et Google renforcent leur partenariat, en vue de développer la voiture de demain

Renault s'est d'abord associé à Google en 2018, pour intégrer le système d'exploitation Android Automotive dans les écrans multimédias des voitures, que l'on retrouve désormais dans la Megane E-Tech. En 2020, le groupe et Google ont signé un nouveau partenariat concernant l'optimisation des lignes de production de ses 22 usines : les milliards de données collectées chaque jour par les outils de contrôle qualité sont hébergées et analysées par Google cloud. Les solutions de Google Cloud et son expérience en smart analytics, machine learning et IA, permettent au Groupe Renault d'améliorer l'efficacité de sa chaîne d'approvisionnement et de fabrication, la qualité de sa production, mais aussi de réduire son impact environnemental. Cette collaboration dans le cloud est en train d'être renforcée, pour créer un jumeau numérique, avec des technologies d'IA avancées, pour faciliter l'intégration continue de services dans le véhicule et la création de nouvelles applications, embarquées ou non, à la demande. À terme, elle devrait permettre au groupe Renault de gagner en agilité, en performance et en rentabilité. À cet égard, Luca de Meo, PDG du groupe Renault, a déclaré : « La complexité de l'architecture électronique de la voiture augmente de façon exponentielle, sous l'effet de la sophistication des fonctionnalités et des services attendus par les clients. Grâce à une plateforme informatique partagée, des mises à jour continues et un accès simplifié aux données de la voiture, l'approche SDV développée en partenariat avec Google transformera nos véhicules en objets plus technologiques. »

VOUS D'ABORD



En intégrant le groupe marocain Holmarcom, Crédit du Maroc se réinvente et accélère sa transformation. Ce changement de cap, qui s'accompagne aussi par une nouvelle identité visuelle, impulse une nouvelle dynamique à la Banque, qui réaffirme son engagement au service de ses clients et les place, aujourd'hui plus que jamais, au centre de ses priorités.

Crédit du Maroc, société anonyme à Directoire et à Conseil de surveillance au capital de 1.068.121.400 Dhs, RC n° 28.717, agréée en qualité d'établissement de crédit par arrêté du Ministre des Finances et des Investissements n° 2348/94 du 23 août 1994 relatif aux établissements de crédit agréés de plein droit en qualité de banque. Siège social : 48-58, boulevard Mohammed V - Casablanca.



مصرف المغرب
CRÉDIT DU MAROC

par Yussef Bennour





**GENTLEMEN
DRIVERS
AWARDS
RETOUR
AUX AFFAIRES**



Après 6 éditions de 2013 à 2018 et un arrêt forcé à cause de la pandémie du COVID-19, les Gentlemen Drivers Awards ont fait leur retour, les 21, 22 et 23 octobre 2022, pour le plus grand bonheur des passionnés des voitures classiques et modernes. Dans le cadre à la fois chaleureux et cosy du M Avenue, dans la ville ocre, une belle brochette de voitures classiques clinquantes et de voitures

modernes de luxe rutilantes interpellent les passants, nombreux à arpenter la fameuse avenue, lors du week-end du 21 au 23 octobre 2022. Les pauses photo et les questions des passionnés curieux viennent de temps à autre troubler la concentration des membres du jury, qui s'affairent autour des voitures, pour tenter d'en cerner les contours et d'en découvrir les multiples facettes. À l'instar









des éditions précédentes, cette septième édition s'est caractérisée par la présence de personnalités de haut vol du monde de l'automobile, qui ont composé le jury international : Lorenzo Ramaciotti, designer automobile emblématique italien, dirigeant de Pininfarina durant 32 ans (1972-2005), puis directeur général du design de l'empire Fiat/Chrysler depuis 2007 ; Adolfo Orsi, collectionneur, expert en

voitures anciennes et membre du jury des concours d'élégance de Villa d'Este et de Pebble Beach ; Henri Pescarolo, quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans ; Yannick Dalmas, quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans et Norihiro Harada, Chief designer de Zagato. Le concours des voitures classiques a eu lieu le 21 octobre 2022, au M Avenue. Les voitures ont été exposées par décade (années 20-30, années





31-40, années 41-50, années 51-60, années 61-70, années 71-80, années 81-90 et années 91-2007).
Les délibérations du jury international ont donné lieu aux résultats suivants :

Prix Salim Bekkari et feu Omar Bekkari :

. Catégorie 1920-1930 : FORD T 2-Doors, propriété de Mazen Sowan

. Catégorie 1950-1960 : CADILLAC Eldorado Biarritz Cabriolet 1957, propriété de Salim Bekkari

. Catégorie 1960-1970 : JAGUAR Type E 3.8 I S1 1962

Cabriolet, propriété de Thierry Halfff

. Catégorie 1970-1980 : Mercedes-Benz 280 Pagode, propriété de Faical Iraqui

. Catégorie 1980-1990 : Mercedes-Benz 560 SL, propriété de Faical Iraqui

Best Conserved Car :

. CHRYSLER SV5, propriété de Karim Bouhamou

Trophée du président du jury :

. FIAT Dino Spider 2400, propriété de Thierry Halfff

Trophée Best of Show :









. CADILLAC Eldorado Biarritz Cabriolet 1957

Le même hôtel a abrité le concours des voitures modernes de luxe dont le prix dépasse 700.000 DH, avec une organisation par catégorie de voitures

(Coupé, Cabriolet, Berline, Limousine, 4x4). La grande nouveauté, cette année, a été l'introduction des nouvelles voitures à motorisation hybride, Plugin et électrique, en plus de la motorisation thermique.







par Youssef Bennour

CONCEPT



CADILLAC INNERSPACE CONCEPT
OVER THE AIR



AUTO CONCEPT



InnerSpace utilise des technologies de pointe, pour optimiser l'expérience des passagers et tirer le meilleur parti du temps supplémentaire offert par la mobilité entièrement autonome. Ce faisant, le Cadillac 'InnerSpace' élargit encore le portefeuille du 'Cadillac Halo Concept', qui se compose de véhicules roulants et volants qui non seulement transportent des personnes dans une ambiance luxueuse, mais améliorent également le confort et le bien-être des passagers, en même temps. Au début de l'histoire de Cadillac, des véhicules conceptuels individuels ont montré aux clients de nouveaux horizons.

Réinterprétation de cette vision, "InnerSpace" offre à deux passagers une expérience entièrement autonome, axée sur le voyage et non sur la conduite. L'autonomie complète du véhicule signifie qu'ils peuvent percevoir davantage le monde qui les entoure et l'intérieur du véhicule - avec des expériences individuelles et personnalisées, qui ajoutent une nouvelle dimension au luxe caractéristique de Cadillac. Les entrées et interfaces biométriques pilotées par l'IA, accessibles via un grand écran SMD LED panoramique, permettent de choisir parmi des thèmes de réalité augmentée, de divertissement et de bien-être, tout en



conduisant. Grâce à 'Ultifi', les ingénieurs de Cadillac et les tiers autorisés peuvent développer des thèmes et des fonctionnalités supplémentaires, qui sont ensuite appliquées sous forme de mises à jour over-the-air. Grâce au système de gestion sans fil de la batterie de la plateforme "Ultium", les modules de batterie sont répartis dans tout le véhicule. Cela a permis aux concepteurs d'optimiser en permanence l'intérieur en termes d'espace et de confort sonore. Cette liberté de conception a également permis de garantir que le plancher bas du véhicule offre une position assise semblable à celle d'une voiture de sport.

À l'extérieur, l'"InnerSpace", au design spectaculaire, offre une visibilité quasi illimitée, grâce à un vaste vitrage panoramique du toit et de certaines parties de la carrosserie. Le toit et les portes s'ouvrent ensemble, pour faciliter l'entrée et la sortie et les sièges pivotent vers l'extérieur, pour améliorer encore le confort. Même les pneus InnerSpace contribuent au concept de confort. Développés par Goodyear spécifiquement pour les véhicules électrifiés, ces pneus sont dotés de la technologie SoundComfort, qui réduit les résonances des ondes sonores à l'intérieur du pneu, pour une conduite encore plus silencieuse.

par Youssef Bennour



MERCEDES SL 63 AMG

DU SPORT DANS UN ÉCRIN DE LUXE

Avec tous ses ancêtres, dont certains sont légendaires, la nouvelle série SL (R 232) porte un poids considérable sur ses épaules. Elle n'entend pas seulement poursuivre l'aventure de la série SL, puisque la prochaine AMG GT, qui ne sera plus un roadster, utilisera également sa technologie et, dans une certaine mesure, remplacera aussi la Classe S Cabriolet.





La première nouveauté de ce modèle est qu'il a été entièrement développé par AMG. Le design ne laisse aucun doute, ce nouveau cru a une allure imposante : calandre Panamericana AMG typique, phares larges et étroits, capot long, sièges très reculés, arrière bas et quelque peu arrondi, avec des phares évasés. À l'arrière se trouve le spoiler extensible électriquement, qui change de position en fonction de la situation de

conduite. Le SL 63 AMG dispose à nouveau d'un toit pliant en tissu, qui s'ouvre et se ferme en un peu moins de 15 secondes et jusqu'à 60 km/h et qui est plus léger de 21 kilogrammes que le toit pliant en métal de son prédécesseur. Il est conçu comme une 2+2 places, pour la première fois depuis le modèle R 129 (1989 à 2001). Toutefois, les deux sièges très étroits à l'arrière ne conviennent pas aux personnes mesurant plus de



Moteur : 4.0L V8 inj. directe biturbo
Puissance : 585 ch
Couple : 800 Nm
Transmission : 4x4
Boîte à vitesses : Automatique

Poids et mesures
Poids à vide : 1.970 kg
Dimensions (mm) : 4.700 / 1.350 / 1.920
Réservoir : 70 litres
Volume coffre : 213 Litres
Pneumatiques : 265/40R20- 295/35R20

Performances globales
Vitesse max : 315 km/h
0 à 100 km/h : 3.6 s
Consommation : 12 Litre / 100 km
Rejets de CO2 : 128 g/km

1,50 mètre. Du coup, il est préférable de le considérer comme un véhicule à deux places et d'utiliser les sièges arrière comme un porte-bagages supplémentaire, car avec un maximum de 240 litres (toit fermé) et 213 litres (ouvert), il n'y a pas beaucoup de place dans le coffre. En revanche, les passagers des places avant sont dorlotés. Les sièges multi-contours de la voiture, très ajustés, peuvent être réglés d'innombrables façons et

offrent ventilation, massage et chauffage de la nuque. Vous êtes assis profondément, bien calé entre la porte et l'énorme console centrale surélevée. Le cockpit est réalisé à la perfection, les coutures sont finement dessinées, les détails tels que les bouches d'aération éclairées avec un design de turbine sont très attrayants. Les instruments, regroupés sur un écran de 12,3 pouces, peuvent être configurés selon huit dispositions

différentes, toutes belles et faciles à lire. Au milieu de la console centrale trône un grand écran tactile vertical de 11,9 pouces. Il peut être incliné de 30 degrés, ce qui devrait améliorer la lisibilité lorsque le toit est ouvert et qu'il y a beaucoup de soleil. En gros, l'écran fournit beaucoup d'informations, toujours avec une apparence lumineuse. Les menus sont extrêmement vastes, mais bien structurés et la commande vocale MBUX, intelligente et rapide, est toujours agréable à exploiter. Sur le SL 63 4Matic+, la dernière version du célèbre V8 4,0 litres bi-turbo développe 585 ch à 5.500 tr/min et

le couple maximal de 800 Nm est disponible dès 2.500 tr/min. Ce V8, qui équipe le SL 63 avec des supports de moteur actifs, est actuellement sans aucun doute l'un des meilleurs moteurs à combustion, en offrant puissance, réactivité et sonorité caverneuse. Nous nous en souviendrons avec beaucoup de nostalgie, lorsque l'électrification de l'industrie automobile deviendra une réalité. En chiffres, ce bloc permet au SL de s'affranchir du 0 à 100 km/h en 3,5 secondes, de franchir la barre des 200 km/h en seulement 11,4 s et d'atteindre une vitesse de pointe de 315 km/h.





CIH > BANK

Avec mon appli

**Je tombe
en panne, ma banque
me dépanne.**



CIH GéoAssist

#ClicClicBoom





PORSCHE 911 PARIS DAKAR

DE LA PISTE AU SAFARI

Porsche a dévoilé ce qui pourrait bien être la 911 de rue la plus radicale de tous les temps. Baptisée 911 Dakar et limitée à 2.500 exemplaires dans le monde, cette nouvelle voiture est un hommage à la victoire de Porsche au rallye Paris-Dakar 1984.



953 Roughroads
PORSCHE



Dévoilée au Salon de l'auto de Los Angeles, la 911 Dakar peut même être équipée de ce que Porsche appelle le Rally Design Package, qui comprend une peinture rappelant celle de la voiture de rallye de 1984, mais avec le mot « Roughroads » à la place du sponsor de la cigarette utilisé à l'époque. Les acheteurs qui choisissent le Rally Design Package peuvent demander un numéro entre 1 et 999 pour les autocollants de porte. En plus de la livrée

bleue, rouge et or présentée aujourd'hui, Porsche indique que des motifs inspirés d'autres livrées d'époque, dont l'emblématique Martini, sont également disponibles. La différence la plus évidente entre la Dakar et toute autre 911 contemporaine est sa hauteur de caisse, qui est supérieure de 50 mm à celle d'une 911 Carrera standard. Le système de levage de la voiture peut également offrir une garde au sol supplémentaire de 30 mm à l'avant et



Moteur : **3.0L 6cyl. bi-turbo**
Puissance : **480 ch**
Couple : **570 Nm**
Transmission : **Propulsion**
Boîte à vitesses : **Automatique**

Poids et mesures
Poids à vide : **1.605 kg**
Dimensions (mm) : **4.530 / 1.860 / 1.340**
Réservoir : **64 litres**
Volume coffre : **132 + 264 Litres**
Pneumatiques : **245/45R19-295/40R20**

Performances globales
Vitesse max : **240 km/h**
0 à 100 km/h : **3.4 s**
Consommation : **11 Litre / 100 km**
Rejets de CO₂ : **256 g/km**

à l'arrière. Mais au lieu d'être utilisé uniquement pour franchir des obstacles élevés à basse vitesse, le système de levage de la 911 Dakar a été réglé pour faire partie intégrante du châssis. Alors oui, vous pouvez augmenter la hauteur de caisse et rouler sur les dunes de sable à votre guise. Porsche précise que ce système est disponible pour « les aventures tout-terrain ambitieuses à des vitesses allant jusqu'à 170 km/h ». Au-delà de

cette vitesse, la voiture redescend automatiquement à sa hauteur habituelle, qui est tout de même 50 mm plus élevée que celle d'une 911 de base. La Porsche 911 Dakar est équipée de pneus Pirelli Scorpion All Terrain Plus, avec une bande de roulement épaisse de 9 mm et des flancs renforcés. Des pneus d'été et d'hiver sont également disponibles, faisant de la Dakar une véritable voiture de sport, utilisable toute l'année. Porsche affirme que les



pneus tout-terrain de série « offrent la dynamique d'une voiture de sport sur la route », ainsi que le calme sur piste. Parmi les équipements supplémentaires proposés en option, citons une rampe de toit optionnelle, capable de supporter une charge de 42 kg, pour y installer un jerrycan, des pelles et autres équipements de rallye, ainsi qu'une montre chronographe spéciale 911 Dakar, signée Porsche Design. Une prise 12 volts est également montée sur le toit, pour alimenter des projecteurs, qui peuvent y être installés. La 911 Dakar est propulsée par le même groupe motopropulseur que la 911 GTS, ce qui signifie que le moteur Porsche à six cylindres à plat de trois litres se trouve à l'arrière, produisant 480 chevaux et un couple de

620 Nm. Cette puissance est transmise aux quatre roues par une boîte à vitesses semi-automatique PDK, à huit rapports. Aucune option manuelle n'est disponible. La voiture peut atteindre les 100 km/h en 3,2 secondes et la vitesse de pointe est limitée à 150 km/h, en raison des pneus tout-terrain.

Pour aider la 911 Dakar à se mouvoir, quel que soit l'endroit où elle se trouve, Porsche a développé un système de contrôle de lancement, qui autorise jusqu'à 20 % de patinage des roues lors de l'accélération sur des surfaces à faible adhérence. Il reste à signaler enfin que les livraisons devraient commencer au printemps 2023 et le prix de la 911 Dakar est fixé à 223.450 dollars.



Assurance

**Votre santé
100% protégée,
avec la complémentaire
à l'AMO d'AXA
vous êtes bien remboursé**

À partir de
165
Dhs / mois

SEHASSUR

**La 1^{ère} offre d'Assurance Maladie Complémentaire
à l'AMO pour les particuliers et les professionnels**

- ▶ Taux de remboursement pouvant atteindre **95%**
- ▶ Parcours simplifié pour le dépôt de dossier via un **guichet unique**
- ▶ Possibilité de **prélèvement mensuel automatique**

**Contactez votre Agent AXA
Connectez-vous sur axa.ma**

par Youssef Bennour



AUDI E-TRON RS GT

FAST AND FURIOUS

Dans les années à venir, Audi est l'un des constructeurs de voitures haut de gamme qui a le plus envie de faire évoluer l'ensemble de sa gamme vers l'électrification pure. Si tout se passe comme prévu, d'ici 2026, nous ne verrons plus de modèles Audi à moteur à combustion interne. L'arrivée de l'Audi e-tron " a été un véritable coup de pouce pour le segment, où le Mercedes EQC était pratiquement le souverain incontesté. Aujourd'hui, la gamme électrique d'Audi se dirige inexorablement vers une expansion complète et un bon exemple de ce dont la société allemande est capable se traduit en un seul nom : e-tron GT.





Audi a surpris tout le monde en montrant un véhicule presque identique au modèle conceptuel dévoilé il y a un peu plus de deux ans au Salon de Los Angeles. Des lignes lissées, des appendices pointus et une image complètement balayée, c'est ce qu'Audi a réussi à faire avec cette e-tron GT. À l'avant, l'utilisation du noir brillant sur de nombreuses garnitures (ainsi que sur d'autres parties de la voiture) est un point fort. La calandre familière

des modèles Audi est complètement fermée et présente un carénage unique. Enfin, cette zone de la voiture électrique est complétée par des phares qui peuvent être équipés de la technologie laser. En alternative, les phares à LED avec indicateurs dynamiques sont de série, et en option intermédiaire, il existe des phares à LED Matrix, l'alternative la plus recommandée dans la plupart des cas. Le profil du modèle est très sportif et aérodynamique, avec une



Moteur : --
Puissance : **598 ch**
Couple : **830 Nm**
Transmission : --
Boîte à vitesses : --

Poids et mesures
Poids à vide : **2.347 kg**
Dimensions (mm) : **4.990 / 1.960 / 1.410**
Réservoir : -- litres
Volume coffre : -- Litres
Pneumatiques : **265/35 21-305/30 21**

Performances globales
Vitesse max : **250 km/h**
0 à 100 km/h : **3.3 s**
Consommation : -- Litre / 100 km
Rejets de CO2 : -- g/km

hauteur totale de 1.414 mm, qui semble plus basse qu'elle ne l'est réellement, en raison de la longueur généreuse de presque 5 mètres de l'e-tron et de sa largeur de presque 2 mètres. En outre, l'Audi e-tron GT propose un large répertoire de modèles de roues, allant de 19 à 21 pouces. Les deux ailes avant de l'Audi e-tron GT comportent deux prises de charge. Sur le côté gauche se trouve le port de charge CA, tandis que sur la droite se trouve le port de charge

rapide. Enfin, l'arrière est doté de phares à LED de conception nouvelle, avec les fameux indicateurs dynamiques. Ici, la sportivité devient beaucoup plus présente, car on peut voir la voie large, la faible garde au sol de l'arrière et son généreux diffuseur en noir brillant. En guise de cerise sur le gâteau, le toit standard est doté d'un grand vitrage et peut être fini en fibre de carbone. L'habitabilité des sièges avant est plus que satisfaisante. Les deux occupants ont



beaucoup d'espace en termes de largeur, mais aussi de longueur et de hauteur. Les sièges disposent d'une grande amplitude de réglage électrique et sont très bas dans la position la plus basse, ce qui laisse beaucoup de place pour les personnes de grande taille. La largeur des sièges arrière est également bonne, tant qu'il y a deux occupants dans cette rangée. Cependant, la garde au toit ne sera pas aussi prononcée et les personnes mesurant plus de 1,75 mètre risquent de frotter contre le toit, créant ainsi une sensation plus inconfortable. Dans l'habitacle, l'Audi e-tron RS GT offre une grande facilité d'utilisation quotidienne, associée à la plus haute qualité. Profitez de l'Audi Virtual Cockpit (tableau de bord numérique), de l'affichage tête haute, des sièges avant chauffants et ventilés et du

système d'infodivertissement Audi MMI Navigation Plus, avec un écran tactile de 10,1 pouces. Côté performances, la RS e-tron GT affole les compteurs, avec un temps de 0 à 100 km/h de seulement 3,3 secondes, grâce à une cavalerie de 598 chevaux (456 à l'arrière, 238 à l'avant) et un couple monstrueux de 830 Nm. Il y a lieu de noter que sa puissance grimpe à 646 chevaux lors du launch control. La vitesse de pointe, elle, est limitée à 250 km/h. S'agissant de l'autonomie, le bolide allemand offre jusqu'à 487 km WLTP. Au niveau du comportement routier, malgré un poids frisant les 2,3 tonnes, les roues arrière directrices et le différentiel arrière électronique à fonction torque vectoring ajoutent de l'agilité à la motricité phénoménale, générée par les deux moteurs de la bête.

Nous puisons dans
nos racines...



MOSAÏK

... pour conquérir l'avenir

Depuis plus d'un demi-siècle, Holmarcom n'a cessé d'évoluer et de se renouveler. Fort de ses racines et porté par une stratégie de croissance entrepreneurante, le Groupe poursuit sa politique d'investissement dans des secteurs stratégiques pour l'essor durable du Maroc et s'ouvre à de nouveaux défis dans le continent africain.

Maroc - Sénégal - Bénin - Côte d'Ivoire - Burkina Faso - Kenya

www.holmarcom.ma



HOLMARCOM
GROUP

par Youssef Bennour



VOLVO EX90, FULL ÉLECTRIQUE NOUVELLE ÈRE

D'ici 2030, Volvo ambitionne de se débarrasser du thermique, pour ne vendre que des voitures électriques. C'est dans ce sillage que s'inscrit le lancement du EX90 full électrique, construit aux Etats-Unis et en Chine.



Moteur : **Twin motor**
 Puissance : **380 kW (517ch)**
 Couple : **910 Nm**
 Transmission : **4x4**
 Boîte à vitesses : **Automatique**

Poids et mesures
 Poids à vide : **2.818 kg**
 Dimensions (mm) : **5.037/ 1.964/ 1.744**
 Réservoir : **-- litres**
 Volume coffre : **-- Litres**
 Pneumatiques : **--**

Performances globales
 Vitesse max : **180 km/h**
 0 à 100 km/h : **4.9 s**
 Consommation : **-- / 100 km**
 Rejets de CO2 : **0 g/km**

Pour son grand SUV électrique, Volvo Cars a abaissé l'avant et le toit, au lieu de créer un aérodynamisme lourd, comme le font quelques-uns de ses rivaux, notamment Tesla. Doté d'une silhouette conventionnelle semblable à celle du XC90, le EX90 présente un coefficient de traînée de 0,29 Cd, ce qui représente une amélioration de 0,01 Cd, par rapport au XC90. Bien que l'EX90 ne soit pas radicalement différent du XC90, il présente de nombreux éléments de design distinctifs. Les phares sont des unités plus fines, en forme de T et la signature du marteau de Thor est plus clairement visible dans ses feux de jour. En outre, le EX90 dispose de feux haute

définition de 1,3 mégapixel. Les segments horizontaux des DRL de ses phares se lèvent et se replient, pour révéler théâtralement les feux principaux (feux de croisement et feux de route). Cette fonction, qui reproduit l'aspect de l'ouverture des yeux, donne à l'EX90 une touche humaine, un aspect plus vrai que nature. Les phares ont une extension verticale individuelle en dessous, qui, selon Robin Page, responsable Global Design & UX chez Volvo Cars, symbolise l'éclair du marteau de Thor tourbillonnant. En somme, par rapport au XC90, les phares du EX90 ont un design futuriste et surtout, ils rendent la conduite plus sûre. Contrairement au XC90,



l'EX90 possède un bouclier épuré, au lieu d'une calandre supérieure traditionnelle. Le capot semble avoir été positionné plus bas, tandis que le pare-chocs est plus lisse. Notons également que l'EX90 n'a pas d'entrées d'air latérales. Sur les côtés, grâce à la plus grande élévation de la ceinture de caisse, l'EX90 semble un peu plus dynamique. Les roues de 22 pouces confèrent à l'EX90 une présence sur la route à la fois forte et très sophistiquée. Elles sont plus aérodynamiques de par leur conception, avec des inserts qui réduisent les turbulences de l'air autour d'elles. Les poignées de porte, contrairement à celles de l'ancien SUV, sont

encastrées et s'ouvrent électroniquement lorsqu'elles sont activées. Dans l'ensemble, il s'agit d'une silhouette élégante. À l'arrière, l'EX90 présente un aspect très familier et de subtils raffinements par rapport au XC90. La lunette arrière, en plus d'être plus courte en hauteur, est carrée, ce qui lui permet de se séparer visuellement du reste du hayon, de manière plus nette. Les feux de position verticaux ont été divisés en deux parties. La partie supérieure est une bande lumineuse segmentée, d'aspect technique et empilée verticalement, placée sur les flancs de la lunette arrière. La partie inférieure est un feu en forme de C, qui encadre la partie concave de



la zone centrale du hayon. Le Volvo EX90 présente un intérieur futuriste, de style lounge, avec un tableau de bord à profil bas, un écran tactile géant de 15 pouces, un groupe d'instruments compact et élégant et une console centrale détachée. Pour plus de confort, l'EX90 offre l'expérience de la simplicité scandinave, avec des matériaux durables et de qualité supérieure. Volvo Cars a utilisé des panneaux de bois certifiés FSC, rétroéclairés par une lumière chaude sur le tableau de bord côté passager et à d'autres endroits, ainsi que des revêtements de sièges en Nordico ou en laine mélangée et des moquettes constituées en partie de polyamide régénéré. En termes de mensurations, l'EX90 est un plus grand que le XC90, avec 5,03 m de longueur, 1,9 m de largeur, 1,7 m de hauteur et un empattement de 2,9 m. Ce dernier permet de proposer sept sièges de série dans le SUV électrique. S'agissant de la partie mécanique, Volvo Cars a installé deux moteurs synchrones à aimants permanents, avec une technologie à double embrayage, pour améliorer l'efficacité et les capacités de vectorisation du couple dans l'EX90. La version Twin Motor Performance offre

380 kW (517 ch) pour 910 Nm de couple. Ainsi parée, elle expédie le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes. La vitesse de pointe est de 180 km/h. Le Volvo EX90 est équipé d'un bloc-batterie de 107 kWh, composé de 17 modules lui permettant de parcourir 590 km. Il faut 11 heures pour recharger complètement la batterie de l'EX90 en courant alternatif au taux maximum, soit 11 kW. La puissance de charge maximale supportée en courant continu est quant à elle de 250 kW et à ce taux, la charge de 0 à 80% ne prend que 30 minutes. De plus, le Volvo EX90 est le premier modèle de la marque à proposer la recharge bidirectionnelle. Les clients peuvent alimenter leur maison, leurs appareils, recharger d'autres véhicules électriques et fournir de l'électricité au réseau en utilisant l'énergie stockée dans le bloc de batteries haute tension de leur EX90. Enfin, le Volvo EX90 surpasse toutes les Volvo fabriquées jusqu'à présent en matière de sécurité. Au menu, 30 capteurs, dont un capteur LiDAR (Light Detection and Ranging), huit caméras, 16 capteurs à ultrasons et cinq radars, créent une vue en temps réel à 360 degrés de l'environnement.



ES SAADI
MARRAKECH RESORT
LE PALACE



EXCELLENCE & RÊVE

RUE IBRAHIM EL MAZINI · HIVERNAGE · MARRAKECH · MAROC
Informations & Réservations : info@essaadi.com · +212 5 24 33 74 00
www.essaadi.com

FOLLOW US ON:  [Es Saadi Marrakech Resort](#)  [@essaadimarrakech](#)  [@essaadiresort](#)



ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

par Youssef Bennour

VOLKSWAGEN T-ROC

JEU, SET ET MATCH

À mi-chemin entre une Golf et un Tiguan, le Volkswagen T-Roc fait partie des produits phares de la Centrale Automobile Chérifienne (CAC). Présentant une alternative à la Polo et à la Golf, il a su séduire une clientèle jeune et féminine, qui ne résiste pas aux sirènes de la mode SUV.





Moteur : **2.0 TDI**
 Puissance : **143 ch**
 Couple : **320 Nm**
 Transmission : **Propulsion**
 Boîte à vitesses : **Automatique**
DSG 6 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : **1.414 kg**
 Dimensions (mm) : **4.230/1.820/1.570**
 Réservoir : **50 litres**
 Volume coffre : **445 Litres**
 Pneumatiques : **--**

Performances globales

Vitesse max : **188 km/h**
 0 à 100 km/h : **10,8 s**
 Consommation : **5,3 / 100 km**
 Rejets de CO2 : **141 g/km**

Original ? Certainement. Le T-Roc ne manque pas d'air, avec son design un peu moins conservateur que le Tiguan. Basé sur la plateforme MQB, le T-Roc mesure 4,23 m de long, avec un empattement de 2,59 m, une largeur de 1,81 m et une hauteur de 1,57 m, soit 2 cm de moins et 11 cm de plus que la Golf. Le résultat en termes de design est très agréable, grâce à des solutions stylistiques

originales, dans un ensemble très Volkswagen. À l'avant, une large calandre intègre des phares doubles, entièrement disponibles avec la technologie LED et une fine bande chromée les sépare de l'imposant capot moteur. Une longue ligne court sur le côté de la voiture, soulignée par une autre bande chromée, qui part des piliers avant et atteint les piliers arrière. Les lignes sont



presque celles d'un coupé et sont mieux perçues avec des teintes bicolores. Le T-Roc ajoute une note d'élégance supplémentaire, avec l'éclairage de fond dans la partie avant de l'habitacle et une projection du logo de la marque, avec la signature SUV, qui illumine la zone d'entrée lorsque les portes avant sont ouvertes. L'arrière, quant à lui, dégage de la robustesse et se distingue par des feux

arrière assombris à LED 3D, ainsi qu'un diffuseur orné de deux sorties d'échappement chromées factices. À bord, l'intérieur affiche plus de caractère que les autres modèles de la marque allemande, notamment grâce à la moulure décorative continue qui court de gauche à droite sur toute sa longueur. Celle-ci peut changer de couleur en fonction de l'équipement et est également capable de reproduire les



couleurs de l'extérieur. Il se révèle également fonctionnel, avec le système d'infodivertissement se traduisant par le digital Cockpit de 10". Comparé à la longueur de la voiture, l'empattement est généreux, permettant des espaces confortables pour quatre passagers, moins pour cinq. En configuration cinq places, la capacité du compartiment à bagages est de 445 litres, l'une des valeurs les plus élevées du segment. Lorsque les sièges arrière sont rabattus, la capacité de chargement atteint 1.290 litres.

Le Volkswagen se décline en deux niveaux de finition : Sport et X'Treme. Le premier niveau offre le Digital Cockpit, le toit ouvrant, les phares avant full LED IQ Light, le Discover Media 8" avec navigation Maroc, la caméra de recul avec Park Assist, la climatisation Climatronic bi-zone et les jantes 17". Le deuxième niveau ajoute le digital Cockpit Pro, la sellerie cuir Vienna, le siège conducteur électrique, les sièges avant chauffants, ainsi que les jantes 18".

CIH  BANK

Avec mon appli

**J'augmente
et je diminue,
le plafond de ma carte
comme je veux.**



#ClicClicBoom



Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

SALIM BEKKARI

COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS

Fier d'être le fils de feu Omar Bekkari, qui possédait l'une des plus grandes collection de voitures anciennes au Maroc, Salim perpétue le legs de son défunt père, avec la même verve et le même enthousiasme. Qui de mieux que lui, pour sauvegarder ce riche patrimoine et le valoriser davantage, qu'un fils qui a attrapé la passion des voitures de collection dès sa plus tendre enfance. Pour Salim, le fait de dénicher des carcasses, de leur redonner vie et de les conduire, en les mettant à l'épreuve dans des événements est un sentiment grisant et unique. Son but est non seulement de les collectionner, mais surtout de faire corps et âme avec chacune d'entre elles, en les utilisant dans des rallyes. Salim Bekkari a déjà tracé sa propre voie en créant Lead Events et en lançant le Domaine Rétro, une façon pour lui d'honorer la mémoire de son père et de partager avec le grand public cette passion, qui le fait vibrer chaque jour.

Dans cet entretien accordé à Gentlemen Drivers Magazine, Salim Bekkari nous raconte ses débuts dans le domaine de la collection des voitures à côté de son défunt père, ses projets et ses ambitions, qui tutoient les cimes.

FOUR SEASONS
PRIVATE RESIDENCES
MARRAKECH AVENUE





SALIM BEKKARI COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS

Votre défunt père était le plus grand collectionneur de voitures au Maroc. À quel âge vous a-t-il transmis sa passion de l'automobile ?

Il s'agit d'une passion qui traverse les générations. Étant né en 1948, mon défunt père nous racontait le bonheur qu'il ressentait au quotidien, lorsqu'il se rendait à pied à l'école, car il pouvait admirer les belles mécaniques des années 60, cherchant à en connaître tous les détails, puis essayant ensuite d'en étudier les caractéristiques, à tel point qu'il était devenu incollable à ce niveau. Le Maroc, disait-il, regorgeait de voitures de prestige, plus belles les unes que les autres. Plus tard, à la fin des années soixante, permis en poche, il a pu passer de la théorie à la pratique et s'initier vraiment à la conduite automobile. Puis, grâce à son premier salaire, il a fait l'acquisition de sa première voiture, une Citroën C3 de 1923. Dès mon jeune âge, "j'ai baigné dans la soupe". On m'a raconté qu'à l'âge de 2 ans, je jouais déjà aux devinettes avec mon père, lorsque nous étions en voiture, pour reconnaître le modèle et la marque de la voiture roulant à notre rencontre. Durant mon enfance, il m'arrivait d'être triste lorsque papa se mettait en tenue de travail et démarrait sa Triumph tr6 ou sa Porsche, pour aller effectuer son vol. Il me confiait toujours son heure d'arrivée et je l'attendais impatiemment à la porte de la maison et puis d'un coup, j'entendais à l'autre bout du carrefour le bruit de la voiture ronfler ; mes yeux brillaient, le

sourire revenait. Ensuite, il m'offrait une miniature à son arrivée et j'étais heureux de repartir à l'aventure, avec lui. Je me rappelle quand je montais auprès de lui dans sa voiture, j'observais tous ses faits et gestes au volant. Dès que je me retrouvais seul dans la voiture, je mimais tout ce que j'avais appris. C'était un vrai pilote de voitures de course. Il aimait rouler vite, ma mère lui disait "Omar, tu n'es pas dans le cockpit de l'avion, ralentis !"

Lorsque je montais à ses côtés, je ne disais plus rien, je m'attachais au siège et le cours de pilotage commençait, au moment de la mise en marche du moteur et là, un sourire se dessinait aussitôt sur mon visage. A cet instant, dans mon imagination, nous étions partis ensemble pour une épreuve de rallye. Nous étions en totale symbiose. Nous avions une relation fusionnelle. Une grande partie de lui vivra en moi, à jamais.

Pour l'anniversaire de mes 12 ans, mon père me fit la surprise de réunir une douzaine de mes camarades de classe et d'aller dans la forêt de Bouskoura avec le bus Chevrolet, pour déguster mon gâteau d'anniversaire. Cela a été un moment inoubliable pour moi. Un moment de partage, de plaisir et de joie...

Quelle a été votre première voiture ?

Une Ford GT40 numéro 036, avec moteur thermique, construite et badgée par Ford Motor Company. À l'âge de 4 ans, mon père m'a offert cette magnifique Ford



Bio express :

1986 : Naissance à Casablanca.

1999 : Participe au championnat du Maroc de karting

2003 : restaure l'Alfa Roméo GTV 2000 Bertone, avec l'aide de deux employés.

2010 : crée son entreprise Lead Events, une société d'événementiel spécialisée dans l'organisation d'événements et dotée d'un service de maintenance dans le domaine des voitures de collection.

2015 : premier rallye du Maroc Classic à bord d'une Porsche 930 turbo de 1975

2017 : 1^{re} place du Rallye Vintage Maroc, à bord de la Porsche 930 Turbo.

2020 : élu vice-président de la Fédération Marocaine des Véhicules Anciens et création du domaine du rétro à Marrakech

2021 : vainqueur du Grand Prix de Dakhla (en hommage à feu Omar Bekkari) à bord de la Porsche 911 Targa de 1970

2021 : participation au Rallye Mille Maroc en Mercedes 300 SL roadster 1957.

SALIM BEKKARI

COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS

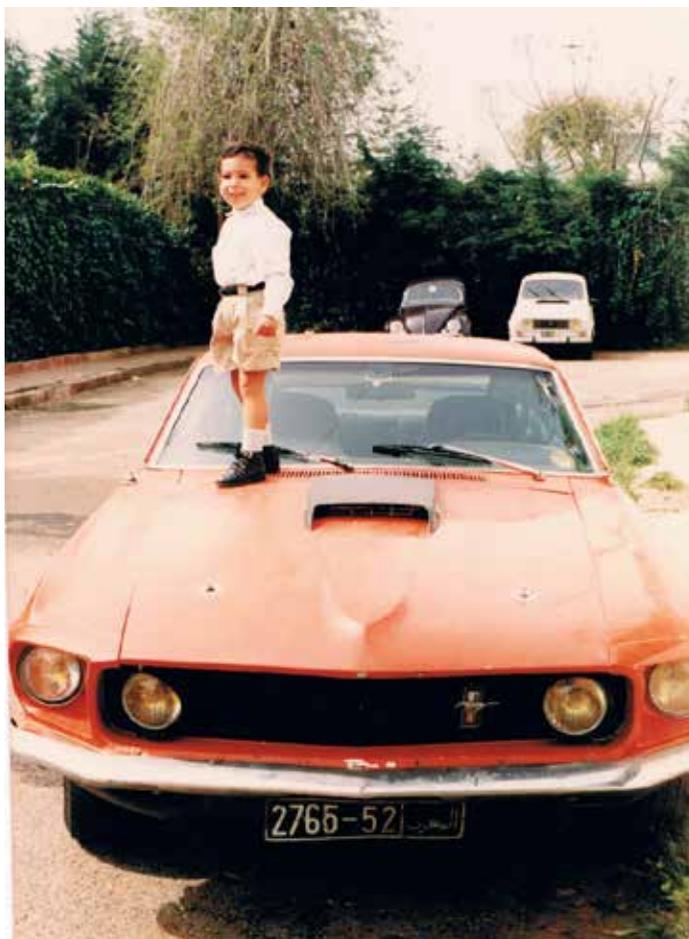
GT 40 miniaturisée, avec un moteur thermique, j'étais tellement excité que je n'ai pas attendu qu'il me montre comment la prendre en main. Je me suis pris pour un pilote des 24 h du Mans et j'ai directement sauté dedans et appuyé sur le champignon et mon premier tour de roues se termina contre un arbuste. J'étais effrayé, mais pour lui, il fallait reprendre le volant sur place pour éviter de garder cette peur. Par la suite, j'ai appris à la conduire et j'ai pris beaucoup de plaisir à son volant. Nous montions à trois à l'avant avec mes cousins, c'était un moment fort, qui restera ancré dans ma mémoire, à jamais...

Le contact avec l'univers de la voiture de collection a été facile pour vous ? Et quels modèles ont attiré votre intérêt ?

Pour mon père, c'était une way of life, il fallait chiner, redonner une seconde vie et ensuite rouler avec chacune de ses voitures. Je me souviens qu'une fois par semaine, mon père me laissait à chaque fois le privilège de décider quelle voiture nous devions sortir. Dès mon jeune âge, nous partions ensemble à nos pèlerinages respectifs, comme les "Classic cars shows" : Retromobile Paris, Hershey en Pennsylvanie aux USA et à Essen Technoclassica en Allemagne. Alors, pour moi, c'était mon Disney Land. On voyait des voitures en parfait état de restauration et des vendeurs de pièces détachées à profusion ! On ne savait plus où donner de la tête. À ce stade, je ne pouvais être que piqué par le virus de l'automobile de collection.

Concernant les modèles qui ont suscité mon intérêt, la voiture de tous les jours de mon père était une Porsche 964 Carrera 4 coupé, de 1989. Cette voiture était juste sublime, performante, mais avec un manque de places énorme, lorsqu'on devait voyager en famille. Je me rappelle encore de l'odeur de cacahuètes brûlées de ces moteurs refroidis par air et la chaleur du moteur entre les 2 sièges arrière. À l'âge de 7 ans, papa m'a initié à la conduite des voitures à embrayage et vitesses. Pour cela, il m'avait offert un Buggy VW très fun, de couleur bleu ciel, datant de 1960. Avec lui, un simple regard suffisait pour exprimer ce qu'il ressentait, il était fier de me le montrer, heureux que je rentre dedans et que je sois séduit. Il m'a donné beaucoup de temps, d'amour et de partage par rapport à sa passion. Je n'avais pas d'autre choix que d'y succomber. Depuis ce jour j'ai développé une fascination pour les moteurs "aircooled" et leur origine, qui venait de chez VW.

En 2014, j'ai eu l'ambition de faire le rallye du Maroc Classic, avec une Porsche 930 turbo 3.0 L de 1975. Cette voiture était la voiture de tous les jours de mon père. Suite à une casse moteur et turbo, elle a été délaissée





au fond d'un garage, durant plusieurs années. Étant totalement fan de ce modèle, mon père me confiait les sensations qu'il ressentait en la conduisant et il me parlait du fameux "coup de pied aux fesses". C'était une révolution pour l'époque, elle était connue aussi comme faiseuse de veuves "widow maker". J'ai voulu lui redonner une seconde vie, pour goûter à toutes ces sensations fortes, à mon tour. C'était un réel défi, car il s'agit d'une technologie tirée exclusivement de la compétition et donc, pour refaire ce moteur, il fallait le faire dans les règles de l'art, pour qu'il marche. J'en ai vu de toutes les couleurs avec cette voiture, mais j'ai fini par y arriver et le Maroc Classic 2015 s'est super bien déroulé. Et deux années plus tard, j'ai décroché avec mon épouse, la 1^{re} place au rallye Vintage Maroc 2017. Sans faire dans la langue de bois, je les aime toutes, ces voitures. Toujours est-il que j'ai un faible pour les sportives, car elles correspondent plus à mon état d'esprit de compétiteur, ainsi qu'à ma personnalité. Mais mon véritable coup de cœur, c'est la Renault 5 turbo de 1982 moteur central arrière. J'en rêvais jour et nuit.

À l'âge de 16 ans, je convoitais une Renault 5 turbo jaune, qui était abandonnée à Casablanca. Une vraie bête de course, sièges baquets, tripmaster, jantes à déports, moteur central arrière turbo. Après plusieurs mois de recherches, mon père et moi avons pu mettre la main sur son propriétaire. C'était un Espagnol, qui habitait à Marrakech. C'était une « Tour de Corse » préparée d'usine, une vraie pièce de musée aujourd'hui. Malheureusement, il n'a pas souhaité la vendre. J'ai vécu ce moment comme une grosse déception et un rêve inachevé.

Comment votre père vous a-t-il impliqué dans sa passion ?

En 1975, sa passion de collectionner a démarré par une petite Citroën C3 de 1923, trouvée dans les Roches noires, à Casablanca. Son plaisir était de chiner les voitures de collection dans tout le Maroc et de les restaurer. Dès mon jeune âge, j'ai été enivré par la passion de l'automobile de collection, communiquée par mon père. Je me souviens encore des odeurs d'huiles, de cuirs, de boiseries, d'essence et surtout, j'étais marqué par le bruit particulier de chaque voiture. Ce qui m'a le plus marqué, c'est que j'ai assisté à la restauration de chacune de nos voitures. C'était à chaque fois comme la naissance d'un nouveau bébé.

À partir de quel âge avez-vous décidé de vous investir complètement dans cette passion ? Et quelles difficultés avez-vous rencontré ?

À l'âge de 17 ans, mon père m'a offert une Alfa Romeo GTV 2000 Bertone de 1972, mais il y avait une seule condition à remplir : je devais restaurer cette voiture de mes propres mains, pour la conduire à mes 18 ans, dès l'obtention de mon permis de conduire.

Papa a mis à ma disposition un mécanicien et un carrossier pour m'aider et j'étais le maître d'œuvre. Je passais tous mes week-ends le nez dans le cambouis, au détriment de mes révisions du baccalauréat au Lycée Lyautey. Vous connaissez déjà la réponse, je ne l'ai pas eu du premier coup. Mon père n'était pas déçu

SALIM BEKKARI

COLLECTIONNEUR DE PÈRE EN FILS

et m'a dit « Si tu loupes ton bac l'année prochaine, une combinaison de travail t'attendra bien eu chaud ! ». Je vous rassure, j'ai obtenu mon Baccalauréat l'année suivante et je suis parti faire Sup de co à Montpellier. Après ma diplomation, mon père m'a demandé quelle voie professionnelle je voulais suivre. Je lui ai répondu ; « Papa, tu as toujours cette combinaison ? ».

Les difficultés il y en a eu tout au long de notre périple. Chaque étape que nous avons franchie nous a réservé son lot de surprises, que nous surmontions tant bien que mal. En plus, du problème de l'exonération de la vignette, la rareté des pièces de rechange... mais c'est la dégradation de l'état du véhicule après sa restauration (soleil, humidité, sable...) qui enquiquinait le plus mon père : il est dur d'accepter de voir le labeur de plusieurs années attaqué par la corrosion et tout le travail de tôlerie réduit à néant. Effectivement, l'humidité, souvent chargée du sel de l'océan, était l'ennemi numéro un. Afin de combattre ce fléau, il a décidé de tout déplacer à Marrakech. En effet, il avait constaté que les épaves de voitures qu'il récupérait dans la région étaient épargnées par la rouille, du fait du climat sec. Donc, ce sera Marrakech et nulle autre part ailleurs. Le climat y est propice à la conservation des carrosseries de voitures.

C'est d'ailleurs dans la ville ocre que nous avons commencé à œuvrer de concert. Nous formions une équipe de choc père et fils et nous avons professionnalisé notre passion au niveau de la restauration de l'automobile de collection au Maroc.

Quel volet de cette passion vous attire-t-il le plus, la recherche des voitures, des pièces ou la restauration ?

C'est un tout. Le fait de trouver une voiture dans une vieille ferme ou une sortie de grange représente une sensation incroyable. Ensuite, il faut lui donner beaucoup de temps et d'attention : Il faut faire un check-up total de ce qui manque comme accessoires au niveau de la carrosserie, du volet intérieur et mécanique. Petite anecdote : une fois, Papa a voulu dégripper un moteur de Renault torpédo de 1927, il a utilisé tous les procédés possibles et inimaginables, mais sans aucun succès, le moteur est resté bloqué. Il s'est souvenu d'un procédé dont il avait entendu parler aux États-Unis ; vider une bouteille de Coca dans le moteur pour le dégripper. Verdict ? Ça a marché !!!

Le plus difficile, au Maroc, c'est la disponibilité des pièces détachées de voitures anciennes et leurs approvisionnement de l'étranger. Car ce type de voiture doit absolument rester dans son état de conservation d'origine. Restaurer une voiture de collection au Maroc est un réel chantier. C'est à chaque fois un nouveau





défi, car chacune des voitures a une histoire, un vécu et cela représente pour nous une nouvelle aventure... Je ne saurais décrire la satisfaction qu'on ressent à la fin d'une restauration, lorsque la voiture fait ses premiers tours de roues. On sent qu'elle reprend vie, petit à petit.

Comment procédez-vous à l'entretien de la collection que votre père vous a léguée ? Continuez-vous à l'enrichir ?

Aujourd'hui, nous continuons de perpétuer le même processus qu'auparavant, c'est à dire que nous faisons un roulement de 3 ou 4 voitures par semaine, pour que chacune puisse rouler et rester opérationnelle sur la durée. Car on le sait tous, une voiture qui ne roule pas se détériore petit à petit, avec le temps. Férés de défis, on essaie aussi d'effectuer 3 ou 4 rallyes par an pour mettre à l'épreuve nos voitures et les fiabiliser. Je fais de mon mieux pour perpétuer les traditions et les valeurs qui m'ont été communiquées par mon père.

Comment avez-vous eu l'idée du Domaine du Rétro et dans quel objectif l'avez-vous ouvert ?

L'idée est venue de plusieurs de nos amis qui étaient de passage au domaine et qui nous disaient que c'est un endroit exclusif chargé d'histoire et qu'il méritait d'être connu. C'est ainsi que mon frère Younes et moi avons décidé d'ouvrir les portes du domaine, pour partager notre passion et notre vécu avec tous les passionnés de voitures et surtout pour mettre en valeur ce patrimoine historique et culturel roulant, 100% marocain.

Vous avez décidé de faire partager votre passion avec le public intéressé, en mettant à contribution Lead Events. Quelles prestations offrez-vous dans ce cadre ?

Lead Events est chargée de gérer la partie événementielle autour des voitures de collection. Cette passion nous a permis d'ouvrir des portes inconnues et de faire la connaissance de personnalités célèbres, comme Monica Bellucci, Alastair Caldwell (la légende de McLaren), Dominique Strauss-Kahn, Matt Pokora, Jean Dujardin, Marion Cotillard ou de passer dans certaines émissions prestigieuses de voitures, comme Turbo sur M6 avec Dominique Chapatte, ou Gregory Galiffi avec Direct Auto sur C8, ou Auto Moto avec Denis Brognard sur TF1 et bien d'autres. Sans nos voitures, nous n'aurions jamais pu accéder à ces célébrités.

Avez-vous eu le feedback souhaité de la part des passionnés des voitures classiques au Maroc ?

Il faut savoir que la passion pour la voiture classique est très coûteuse. Notre activité est d'abord là pour sauver ce patrimoine historique, en finançant par nos propres moyens les charges d'entretien. Mais cette passion reste encore très peu connue et se limite encore à quelques irréductibles. Le Covid a également impacté notre activité. Nous avons beaucoup souffert de cette conjoncture. Aujourd'hui, nous comptons sensibiliser les générations futures, en étant présents dans les rallyes et les expositions qui sont organisés à travers tout le royaume et à l'étranger.

Au Maroc, nous avons l'espoir que la passion de la voiture de collection se développe peu à peu, via

l'importation de voitures classiques et se propage via les évènements et rallyes organisés par la Fédération marocaine des véhicules anciens et les clubs des villes affiliées.

Pensez-vous que la voiture de collection est suffisamment valorisée au Maroc et que manque-t-il pour la mettre au diapason de ce qui se fait de mieux à l'international ?

C'est une passion très appréciée du grand public, mais elle n'est pas encore valorisée, car malheureusement, elle ne fait pas encore partie de la culture de l'automobile au Maroc.

Restaurer une voiture est un réel savoir-faire. Sans cela, la restauration d'un véhicule se soldera par un échec et deviendra un gouffre financier, sans pour autant obtenir un résultat final probant...

Aujourd'hui, c'est une passion qui rassemble le collectionneur qui a une Citroën 2Cv et le propriétaire d'une Rolls Royce. C'est une passion fédératrice.

À l'étranger, les collectionneurs ont une longueur d'avance, grâce à la disponibilité des pièces de rechange, l'existence de forums de discussions sur Internet, où l'on parle de restauration et de conseils techniques, un argus, des sites web spécialisés en achat et revente, des magazines spécialisés, etc. ce qui est tout à l'inverse au Maroc.

Quels sont vos futurs projets ?

Je suis sur un chantier de restauration d'une Bentley mk6 de 1948. Ce projet me tient très à cœur, car nous l'avons commencé avec mon père, quelques mois avant son décès.

Quels sont les modèles coup de cœur de votre collection ?

La Jaguar Type E coupé de 1962, élue plus belle voiture du monde : puissance, design à la James Bond, sportivité, tout le bouquet est réuni. La Citroën traction avant de 1936 est également une voiture spéciale, car très fun à conduire, avec son levier de vitesses à la verticale. Il s'agit de la première traction avant et elle était réputée pour sa tenue de route, son confort exemplaire et son design très harmonieux, avec des courbes arrondies. La Porsche 930 turbo, qui se résume en une phrase : le coup de pied aux fesses. La Mercedes 300 SL roadster de 1957, qui a une ligne intemporelle et une sportivité hors pair. L'Alfa Romeo Giulia 2000 de 1972, qui fut mon premier projet de restauration... Enfin, la Ford Mustang GT 289 V8 cabriolet 1965, avec son design indémodable, son V8 légendaire et son confort, quand on fait du cruising.

Quels sont vos autres hobbies ?

La musique : je joue 3 instruments différents : guitare, batterie et basse. Blague à part, avoir le sens du rythme est primordial, les moteurs de voitures de collection se réglant à l'oreille.

Je pratique également beaucoup de sports, notamment le tennis, le rugby et les sports de combat, qui m'ont appris la persévérance, le challenge et la maîtrise de soi. Ma devise est se faire plaisir et d'être dans le partage avec ceux que j'aime.



par Hamid Benmaarouf

CADILLAC
ELDORADO
BIARRITZ
**SYMBÔLE
DU FASTE
AMÉRICAIN**

Le modèle Eldorado a fait partie de la gamme Cadillac, de 1953 à 2002. La Cadillac Eldorado a été la plus ancienne voiture de luxe personnelle américaine, car elle a été la seule à être vendue après l'année 1998. Ses principales concurrentes étaient la Lincoln Mark Series et la Buick Riviera, moins chère.







Bien que les voitures portant ce nom aient considérablement varié en termes de carrosserie et de disposition mécanique au cours de cette longue période, les modèles Eldorado ont toujours été proches du sommet de la gamme Cadillac. Néanmoins et à l'exception des modèles Eldorado Brougham de 1957-1960, les modèles les plus chers ont toujours été les opulentes berlines et limousines Série 75 à longues roues et non l'Eldorado.

Le nom a été proposé pour un show-car spécial construit en 1952 pour marquer le Golden Anniversary de Cadillac. Il était le résultat d'un concours interne remporté par Mary-Ann Zukosky, une secrétaire du département merchandising de la société. Une autre source, le magazine Palm Springs Life, attribue le nom à un lieu de villégiature de la vallée de Coachella, en Californie, qui était le lieu de prédilection des cadres de General Motors, l'Eldorado Country Club. Quoi qu'il en soit, le nom a été adopté par la société pour un nouveau cabriolet en édition limitée, qui a été ajouté à la gamme, en 1953.

Le nom Eldorado est dérivé des mots espagnols "el dorado", "le doré". Le nom a été donné à l'origine au chef légendaire ou "cacique" d'une tribu indienne d'Amérique

du Sud. Selon la légende, ses fidèles aspergeaient son corps de poussière d'or lors des cérémonies et il se lavait ensuite en plongeant dans un lac. Le nom fait plus souvent référence à une ville légendaire aux richesses fabuleuses, quelque part en Amérique du Sud, qui a inspiré de nombreuses expéditions européennes, dont celle de l'Anglais Sir Walter Raleigh sur l'Orénoque.

Contrairement aux modèles Fleetwood et de Ville, l'Eldorado ne disposait pas d'un pack de luxe unique, lui permettant de changer de titre (comme le pack "d'Elegance"). Cela a été rectifié en 1977 avec le pack "Biarritz". Les différences de garniture sur les modèles 1977 et 1978 comprenaient des garnitures en acier inoxydable sur le capot, les portes et les ailes arrière. La moitié arrière du toit était recouverte d'une capote landau en vinyle, fortement rembourrée, rehaussée de lumières "Opéra". L'inscription Biarritz ornait le couvercle du coffre, le toit landau et la porte de la boîte à gants. L'intérieur comporte des sièges en velours ou en cuir de type "coussin". À partir de 1979, le toit est recouvert d'acier inoxydable, rappelant l'ultra-luxe Eldorado Brougham de 1957 et 1958. L'option Biarritz est restée sur l'Eldorado jusqu'à l'année modèle 1991. Certains éléments de style originaux ont disparu après l'année-modèle 1985, tels que le toit en aluminium brossé et la conception des sièges intérieurs, mais "Biarritz" est restée tout aussi unique.

En 1979, une nouvelle Eldorado, plus élancée, a été introduite et pour la première fois, la voiture a partagé son châssis avec la Buick Riviera et la Toronado. Des V8 plus petits de (5,7 et 6,0 L) remplaçaient les (8,2 et 7,0 L) du modèle précédent, offrant une meilleure efficacité énergétique. Pour 1979, elle n'était proposée qu'avec le moteur Oldsmobile 350 de série, puis en 1980, celui-ci a été remplacé par le Cadillac 368. Pour la Californie uniquement, l'Oldsmobile 350 a été conservé pour 1980. Dans la Seville et l'Eldorado de 1980 (qui partageaient leur châssis), les 368 de 1980 étaient équipés du DEFI,





alors que pour les Cadillac à propulsion plus grandes, le 368 était uniquement équipé d'un carburateur Quadrajet à 4 barils. La suspension arrière indépendante a été adoptée, ce qui a permis de conserver l'espace pour les sièges arrière et le coffre dans la petite carrosserie. La touche stylistique la plus notable était une ligne de toit à échancre extrême, rendant la lunette arrière presque verticale. Le modèle Eldorado Biarritz reprend le concept du toit en acier inoxydable de la première Brougham. Bien qu'elles aient été réduites, ces Eldorado étaient toujours des voitures de taille substantielle, avec un bon espace et de la puissance.

En 1984, Cadillac a également introduit une version décapotable de l'Eldorado Biarritz. Elle était plus lourde de 91 kg, mais disposait du même intérieur que les

autres versions Biarritz. L'année-modèle 1985 a été la dernière année de production de l'Eldorado décapotable convertie par AMC, Inc. sur le marché secondaire. En raison de son édition limitée (environ 3.000 au total), les modèles décapotables sont maintenant très recherchés par de nombreux collectionneurs.

Avant les Eldorado décapotables "officielles" de 1984 et 1985, commercialisées par Cadillac, certaines Eldorado 1979-83 ont été transformées en cabriolets par des carrossiers indépendants, tels que American Sunroof Corporation, Custom Coach (Ohio), Hess & Eisenhardt. Ces mêmes carrossiers ont également transformé l'Oldsmobile Toronado en cabriolet.

De toutes les Eldorados, cette génération peut se targuer d'être la mieux adaptée au marché et à l'époque.

Tag Heuer Carrera X Porsche RS 2.7

Ode au sport

En 2021, Porsche et TAG Heuer ont conclu un partenariat mondial, qui rend hommage à l'histoire et aux valeurs communes de leurs marques. Les deux entreprises unissent à nouveau leurs forces créatives, en sortant deux nouveaux garde-temps, en édition limitée.

Ces montres sont un hommage à l'un des modèles les plus emblématiques de Porsche et à la première 911 à porter le nom de Carrera : la Porsche 911 Carrera RS 2.7, qui fête son 50e anniversaire en 2022. Pour marquer l'occasion, deux éditions limitées de TAG Heuer Carrera x Porsche sont présentées, mettant en valeur les caractéristiques qui ont fait de la voiture de sport de 1972 et du chronographe de 1963 des objets de désir intemporels. La Porsche 911 Carrera RS 2.7 a été la première 911 à être baptisée "Carrera" et elle était le fleuron de la gamme Porsche à cette époque", déclare Detlev von Platen, membre du directoire chargé des ventes et du marketing chez Porsche AG. "L'anniversaire de cette icône de la voiture de sport est l'occasion parfaite pour nous de lancer une montre commune avec notre proche partenaire TAG Heuer, avec qui nous partageons la même philosophie et le même amour pour les produits exclusifs, qui allient innovation et patrimoine." Les montres en édition limitée sont basées sur le chronographe TAG Heuer Carrera de 42 mm, avec son élégante disposition tri-compax, ses compteurs des minutes et des heures du chronographe à 3 et 9 heures et son indicateur permanent de seconde et son guichet de date à 6 heures. À l'instar de la puissante Porsche 911 Carrera, TAG Heuer a équipé son premier chronographe de son mouvement le plus perfectionné, le Calibre Heuer 02, fabriqué en interne et doté d'une remarquable réserve de marche de 80 heures. Visible à travers le fond saphir du boîtier, la masse oscillante du mouvement est personnalisée pour représenter le volant à trois branches de Porsche et porte les logos des deux partenaires, côte à côte. L'édition Sporty Blue est limitée à 500 pièces, marquées d'un numéro de limitation. Le boîtier en acier finement poli, les index et les aiguilles des heures et des minutes rhodiés rappellent les poignées de porte, les rétroviseurs et les cadres de fenêtre chromés de la voiture. Le cadran est en opalin blanc lisse, tandis que les deux compteurs secondaires présentent une finition nacré accrocheuse. Les codes de conception de Porsche sont parfaitement intégrés dans l'ensemble de la pièce TAG Heuer, avec des aiguilles du chronographe et du centre laquées bleues, des boutons-poussoirs laqués bleus et le logo du bouclier sur la couronne, ainsi que des marquages bleus sur la masse oscillante du Calibre Heuer 02. Le design du sous-compteur droit rappelle l'esthétique des jantes, tandis que la bande de couleur caractéristique et le logo Carrera ornent le cadran, le rehaut, le côté du boîtier et le bracelet. L'édition Sporty Red est encore plus limitée, avec seulement 250 pièces. Le boîtier raffiné est en or rose 5N 18K, tout comme la couronne, les poussoirs et le fond saphir vissé. Le cadran blanc, chatoyant, est encadré d'une ligne circulaire Rouge Guards et présente des index appliqués de couleur or rose.





Carrera

TAG HEUER

PORSCHE



Cigare CAO Pilón Robusto Extra Saveurs exquis

CAO a tiré le nom de ce cigare d'un pilon. Ce dernier est une pile de feuilles de tabac soigneusement superposées, qui permet de fermenter le tabac, afin de maximiser la saveur et la couleur des feuilles. Datant du XIX^e siècle à Cuba, cette méthode naturelle de fermentation donne un goût et une apparence impossibles à obtenir autrement. CAO Pilón utilise cette méthode ancestrale, pour vous offrir un cigare aux couleurs profondes et riches et à la profondeur de saveur sans précédent. La feuille de cape de type Habano Équateur maduro habille superbement le cigare et les feuilles de sous-cape et de tripe, provenant des meilleurs terroirs du Nicaragua. La mise en route est facile, avec un excellent tirage. Les CAO Pilón Robusto Extra sont des cigares à la puissance moyenne, qui développent des arômes riches de cacao, de cannelle et de cèdre.





CAO



Fig 2

Pilon

[per: labe] n. A stack of tobacco leaves used to promote natural fermentation. Our artisans meticulously configured the leaves in a circular pattern to maximize their flavor and color in a process similar to the original Cuban method dating back to the 19th century.

Pilon



16 Cigars

5 x 5 1/2

par Antoine Delmas

Alessandro Rasponi

Fils de Giulio Rasponi, grand passionné d'automobile et mécanicien, Alessandro s'est abreuvé très tôt de l'amour de l'art et des moteurs.

Au Spazio Mata de Modène, sa ville natale, Alessandro Rasponi expose des tableaux qui représentent l'histoire de ceux qui ont fait de cette ville la capitale mondiale des moteurs : Enzo Ferrari, Ferruccio Lamborghini, Tazio Nuvolari, jusqu'à Gilles Villeneuve et Ayrton Senna. Des légendes que l'artiste, à l'occasion de sa première exposition personnelle, restitue dans leur humanité, tant en grandes qu'en petites dimensions.

Ses œuvres sont différentes. Elles ont quelque chose de plus : une âme, pourrait-on dire. L'histoire immortalisée se dégage des toiles elles-mêmes. Le secret réside dans un souci maniaque du détail, scrupuleusement étudié pour donner une valeur ajoutée et distinctive. "Filmer le dépassement d'un pilote est une opération à réaliser avec un scrupule particulier, qui doit être associé à un haut niveau de réflexion et d'étude", nous dit Alessandro.





2011



2012



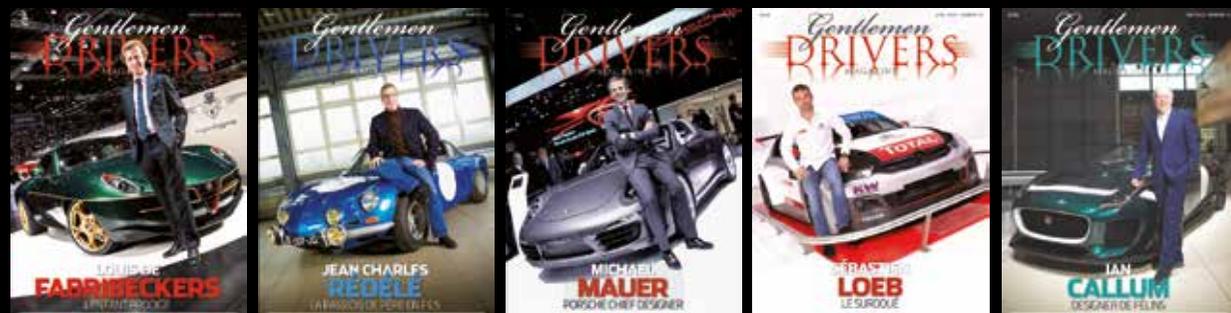
2013

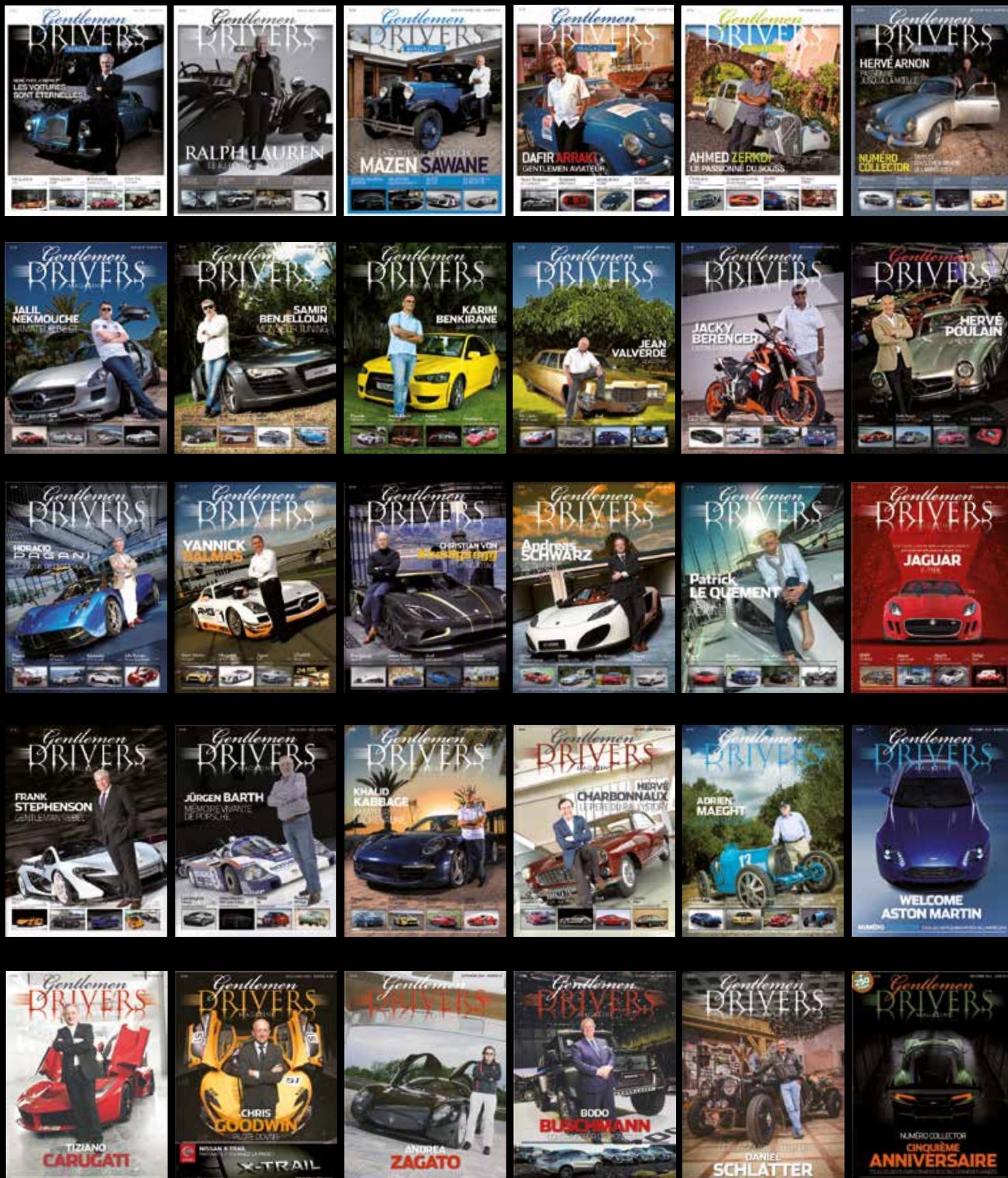


2014

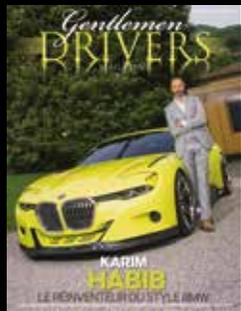
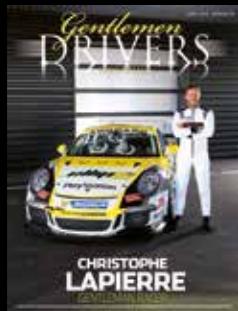
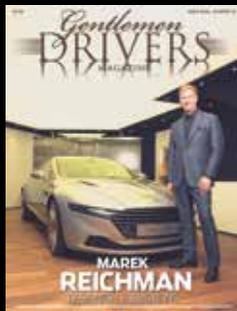
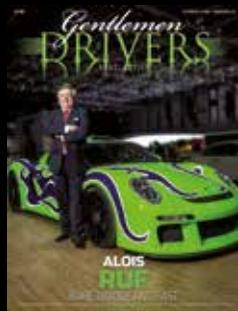
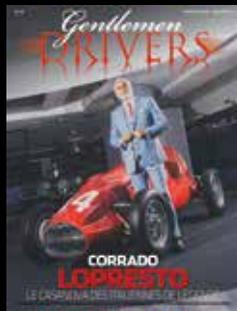


2015

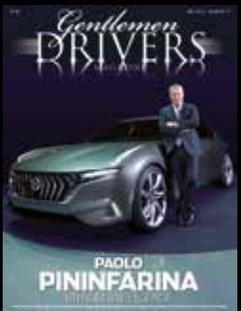
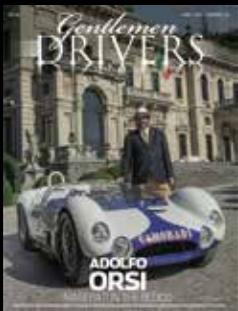
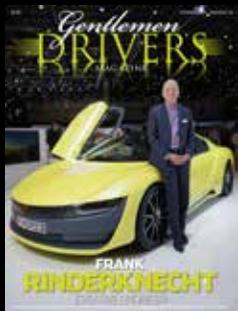
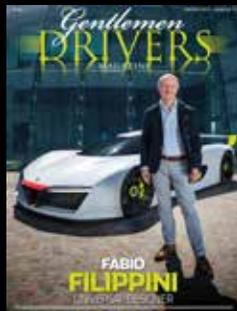




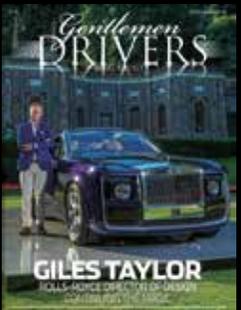
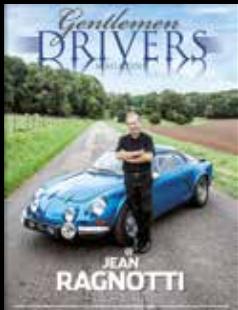
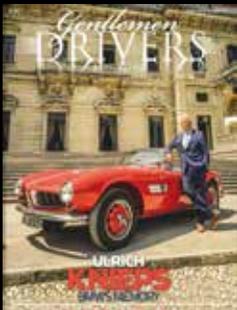
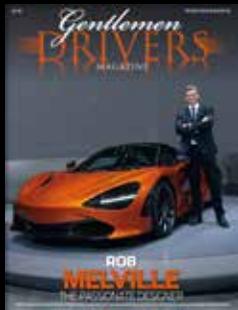
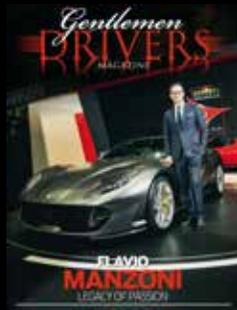
2016



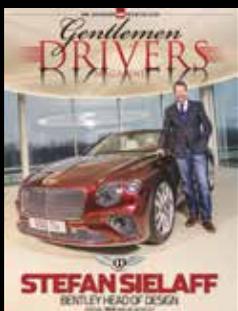
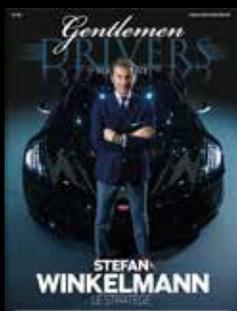
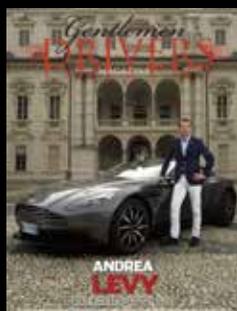
2017



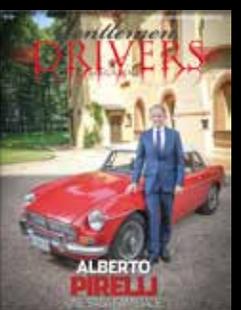
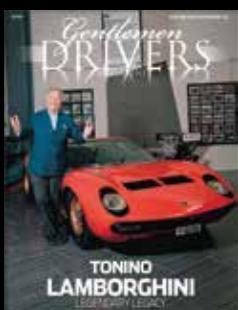
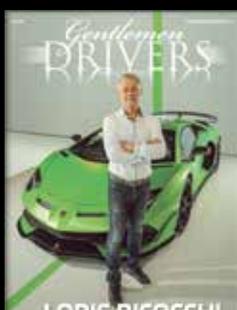
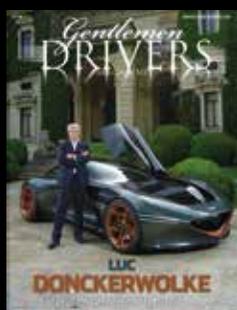
2018

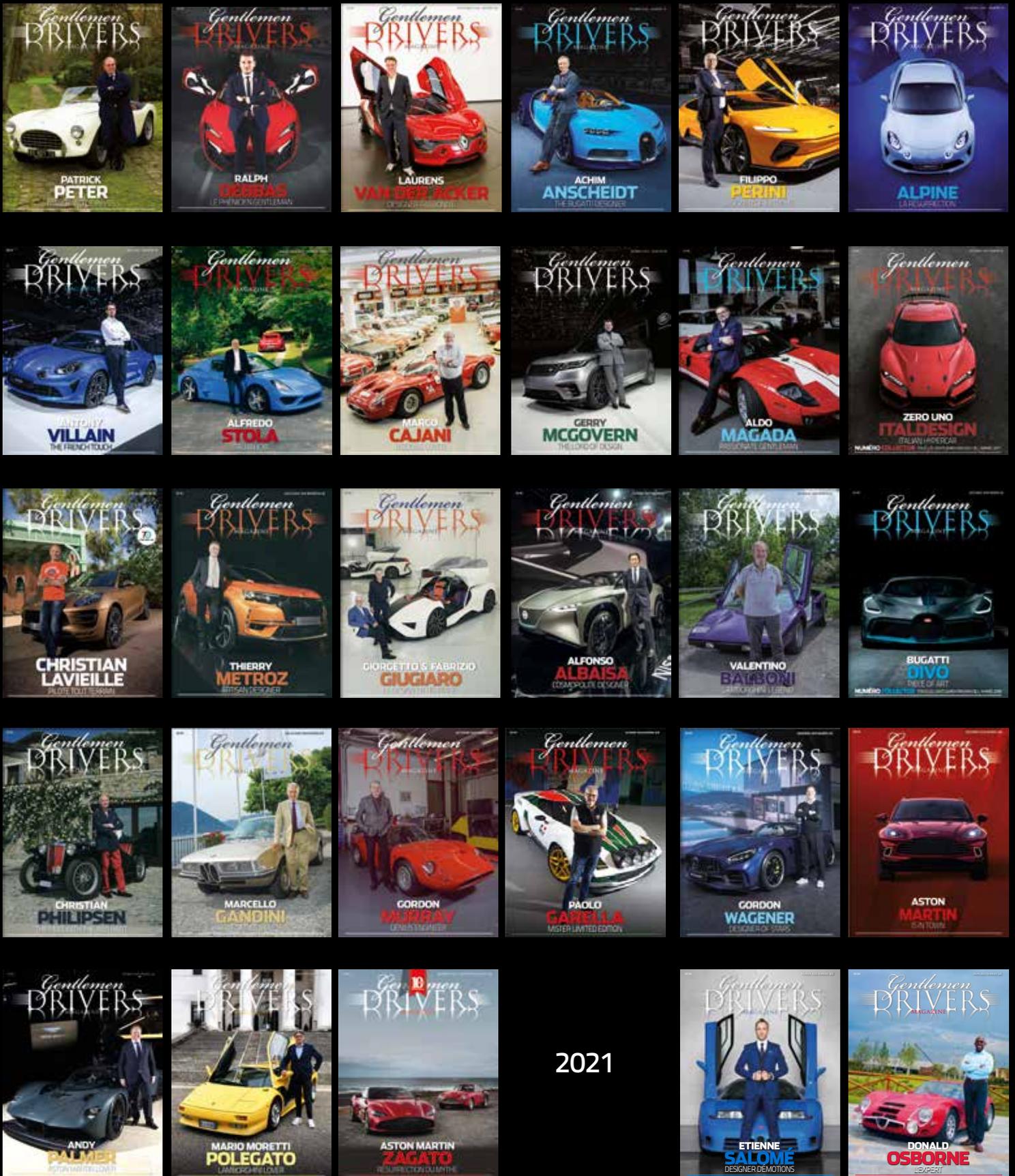


2019



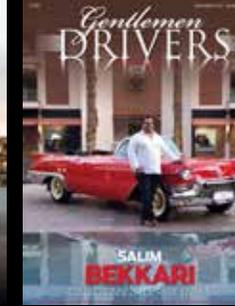
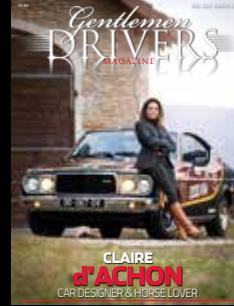
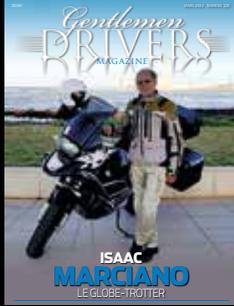
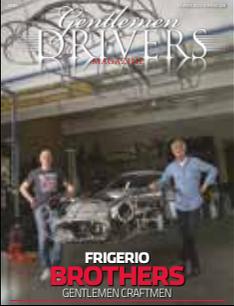
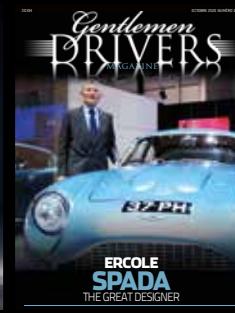
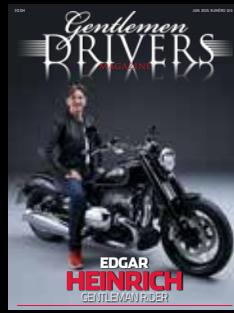
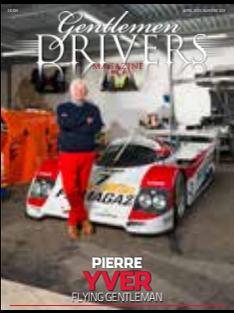
2020





2021

2022



Bulletin d'abonnement

À découper ou recopier sur papier libre et envoyer avec votre règlement à :

Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkaronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e étage - Apt 5 - Casablanca - Maroc

MES COORDONNÉES

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

E-mail :

MODE DE PAIEMENT

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

1 an = 250 DH 2 ans : 450 DH



Gentlemen Drivers Édition « Résidence Le Miel » - 42 rue Alkaronfol, angle bd Yacoub El Mansour - 2^e 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



LÉGENDAIRE.

NOUVEAU MERCEDES-AMG SL.



La légende continue avec le nouveau roadster Mercedes-AMG SL.
Son luxe de la performance place au summum le style, le confort et la sportivité.
Découvrez la gamme Mercedes-AMG dans tout le réseau Auto Nejma.



www.mercedes-benz-maroc.com/Mercedes_AMG

AMG



Auto Nejma 0801 020 020

Business Roaming



Pass Afrique

Avec 35 Pays couverts,
accédez au Pass Roaming
le plus large sur le continent

**2 Go + 20 min
+ 20 sms**

à **300** DH
TTC

Valable 14 jours



entreprises.inwi.ma

05 29 10 10 10

inwi
BUSINESS