

Gentlemen DRIVERS MAGAZINE



ETIENNE
SALOMÉ
DESIGNER D'ÉMOTIONS



التجاري وفا بنك
Attijariwafa bank
BANQUE PRIVÉE

La culture du patrimoine

VOTRE PATRIMOINE CONSERVÉ, FRUCTIFIÉ, PÉRENNISÉ AU FIL DES GÉNÉRATIONS



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

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

MEILLEURE BANQUE PRIVÉE AU MAROC EN 2019 POUR EUROMONEY



Nous entamons notre 11e année, avec le même enthousiasme que le premier jour. Notre catalyseur est une passion dévorante pour l'automobile, que nous nous efforçons de vous transmettre, car votre satisfaction est notre raison d'être.

Pour ce numéro de début d'année, nous avons tenu à rendre un vibrant hommage à feu Omar Bekkari, le doyen des collectionneurs marocains et qui est passé en couverture du numéro 4 de Gentlemen Drivers. Ce personnage aussi charismatique qu'attachant disposait de la plus grande collection nationale des voitures anciennes et a toujours milité en faveur de la valorisation de ce riche patrimoine dans notre pays.

En couverture, nous avons un grand Monsieur de l'automobile, qui a marqué de son empreinte le monde du design, à travers des créations exclusives. Étienne Salomé, un des designers français les plus en vue, peut s'enorgueillir de son tableau de chasse, où figurent des monstres sacrés tels que la Bugatti Veyron Super Sport, la Chiron et la Koenigsegg Gemera. Mais le point d'orgue de sa carrière est certainement le design de la voiture de série la plus chère au monde, à savoir la voiture Noire. Depuis peu, ce personnage d'exception s'est reconverti dans le design des yachts.

Au menu de ce numéro figurent également une hypercar d'exception, à savoir la volcanique Koenigsegg Gemera, des nouveautés, notamment la Mercedes Classe S 560 Maybach et la Volvo S60 et un essai de la Kia K5 hybride.

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

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

LE JOURNAL DU LUXE

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

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





Sommaire

8 Motors

- 8 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
10 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
12/23 **Hommage** Omar El Bekkari : Adieu l'esthète
24/27 **Actu évènement** Rallye international des voitures d'époque, Dakhla
28/31 **Auto Concept** Renault 5 par Youssef Bennour
32/37 **AutoException** Koenigsegg Gemera par Youssef Bennour
38/43 **Nouveautés** Mercedes Classe S 560 Maybach par Majda Karbane
44/49 **Nouveautés** Volvo S60 T8 Hybride par Youssef Bennour
50/55 **Nouveautés** Kia K5 hybride par Youssef Bennour



56

>63

Entretien du mois **ETIENNE SALOMÉ** DESIGNER D'ÉMOTIONS

- 64/71 **AutoLégende** Bugatti EB 110 :
La flèche bleue de Molsheim par Hamid Benmaarouf

72 L'Homme

- 72/73 **Montres** Parmigiani Bugatti Super Sport par Lina Mouafak

54 Lifestyle

- 74/75 **Cigare** Davidoff Houston Exclusive 2018 par Antoine Delmas
76/77 **Art** Etienne Salomé par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

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

www.gentlemendriversonline.com

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



32





Vivo Energy Maroc inaugure deux nouvelles stations-service autoroutières

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 inauguré deux stations-service autoroutières, situées au niveau des localités de Benguerir et d'Ameskroud en présence de M. George Roberts, Directeur Général de Vivo Energy Maroc et de M. Anouar Benazzouz, Directeur Général d'Autoroutes du Maroc. Ces stations de nouvelle génération sont dotées d'équipements et de services éco-responsables en lien avec la stratégie Green Energy de Vivo Energy Maroc et créent 50 emplois directs. A cette occasion, George Roberts, Directeur Général de Vivo Energy Maroc a déclaré « Je tiens à remercier l'ensemble des intervenants d'Autoroutes du Maroc ainsi que des équipes Vivo Energy et autres partenaires ayant contribué à la réalisation de ce projet. L'éco-responsabilité est au cœur de la conception de ces nouvelles stations puisque des panneaux photovoltaïques couvrant jusqu'à 30% de l'énergie nécessaire au fonctionnement de la station sont installés. Les stations sont dotées d'unités de traitement et de recyclage des eaux usées. Des bornes de recharge électriques complètent l'offre en carburant. Par ailleurs, ce projet prend en compte la sécurité routière, notamment celle des chauffeurs de camions en intégrant un parking géant dans les plans, spécifiquement pensé pour les poids lourds.

Kia Maroc présente son bilan et ses perspectives pour 2021

Dans un contexte difficile marquée par une bérézina inédite pour le marché automobile nationale suite aux conséquences de la pandémie du covid-19, KIA a tiré son épingle du jeu en réalisant une sacrée performance : +44%

vs -19,7% pour le marché. Le secret de cette prouesse réside dans la stratégie déployée par l'importateur local de la marque, le groupe Bernard Hayot (GBH), qui a mis en place une stratégie de redressement de la marque depuis plus de deux ans et qui porte ses fruits. Ce plan s'articule autour de trois axes majeurs : rajeunissement de la gamme avec plusieurs lancements chaque année, un SAV de qualité, et le renforcement du maillage territorial avec une bonne couverture géographique. Lors d'une visioconférence dédiée au corps de la presse nationale, Cédric Veau, directeur général de KIA Maroc, n'a pas caché son satisfecit en précisant que les résultats commerciaux de 2020 étaient en accord avec les objectifs. Des chiffres de vente flatteurs mais également des réalisations d'envergure traduisant une vraie dynamique interne notamment l'extension du réseau, l'avènement de la filière VO (véhicule d'occasion), avec l'ouverture de deux points de ventes dédiés à Casablanca et Marrakech, le renouvellement de la gamme, avec le lancement d'une demi-douzaine de nouveautés. Pour 2021, le mot d'ordre est la poursuite de la dynamique enclenchée avec le lancement d'au moins trois nouveautés : Il s'agit de la Ceed MHEV, variante « mild-Hybrid » de la compacte coréenne, de la quatrième génération du SUV 7 places Sorento et du crossover compact XCeed.

La continentale ouvre un nouveau showroom à El Jadida

Un quatrième point de vente à El Jadida vient s'ajouter aux deux concessions de Casablanca et un troisième à Dar Bouazza. La Continentale ne ménage aucun effort pour représenter dignement les produits de l'importateur Fiat Chrysler Automobiles Maroc (FCAM) et ambitionne d'élargir davantage sa couverture territoriale dans le futur. Dans la capitale de Doukkala, la Continentale a investi 10 millions de DH en misant sur le potentiel commercial de cette zone au fort taux de croissance. Ce quatrième point de la Continentale a été inauguré en présence du PDG de la Continentale, Driss Marrakchi et de celui de FCAM, Pierre-Martin Bos qui s'est dit « heureux de cet investissement dont il espère qu'il donnera ses fruits rapidement ». Située dans la zone industrielle de la ville et à proximité d'autres marques automobiles, la concession a été construite sur une superficie de 1.200 m² et dispose d'un showroom, de deux ateliers de réparation mécanique et de carrosserie, ainsi que d'un magasin de pièces de rechange. L'espace dédié au service après-vente n'est pas en reste avec cinq ponts élévateurs (dont un pour les poids lourds), ainsi qu'un four pour la peinture. Enfin, les objectifs de la Continentale sont ambitieux pour puisqu'elle a indiqué dans son communiqué de presse, qu'elle « s'est fixée, à l'issue du premier semestre 2021, d'atteindre une part de marché de 8% sur la région et un volume de ventes annuel de 720 véhicules ».

NOUVEAU FORD **EXPLORER**

Go Further



Conçu pour le luxe,
équipé pour l'aventure.



Le nouveau Ford Explorer Hybride rechargeable est un symbole d'excellence dans le segment SUV. Avec une puissance totale de 457 cv, le nouveau Ford Explorer allie la puissance d'un moteur essence à double turbocompresseur Ford EcoBoost, au couple quasi instantané d'un moteur électrique, et incarne le mariage parfait entre l'efficacité électrique et les capacités intrinsèques d'un SUV. Sa boîte automatique de 10 rapports à sélecteur de vitesse rotatif permet une conduite dynamique et une maîtrise inégalée de la route pour vous offrir une performance sans effort.

**PLUG-IN
HYBRID AWD**



La Mercedes GLA élue plus belle voiture de l'année 2021

Après sept semaines d'analyse et plusieurs votes, nous savons déjà quelle est la voiture gagnante du prix de la plus belle voiture de 2021. C'est la Mercedes-Benz GLA qui a reçu 60,73% des voix, contre 39,27% pour l'autre finaliste, la Mazda MX-30. Le SUV allemand succède ainsi à un autre modèle allemand, à savoir la BMW Série 2 Gran Coupé, qui avait triomphé en 2020. Rappelons que ce concours porte sur le design et ne concerne que les voitures commercialisées en 2021, dont le prix de vente est inférieur à 60.000 euros. Ainsi, parmi les finalistes, on trouve également la Honda e, l'Opel Mokka-e et la Skoda Enyaq iV, tous des modèles électriques, curieusement. "Le nouveau GLA a séduit le public grâce surtout à la symbiose parfaite entre la beauté pure et les éléments robustes issus du monde des SUV", annonce le Festival international de l'automobile, organisateur du prix, dans un communiqué de presse. Pour rappel, les organisateurs de l'événement ont choisi d'organiser la 36e édition virtuellement, en raison des contraintes liées à la pandémie du COVID-19. Cet événement a été également l'occasion pour célébrer le 50e anniversaire de la Lamborghini Countach, l'un des modèles les plus importants et les plus connus de la marque de luxe italienne.

Renault Kiger 2021 : le SUV destiné avant tout aux marchés émergents

Si vous faites partie de ceux qui pensent que le Renault

Captur est encore trop grand pour vos besoins en matière de conduite urbaine, la marque française vient de lancer le Renault Kiger, un SUV encore plus urbain et économique, qui viendra compléter la gamme des SUV Renault. D'un prix abordable et équipé de cinq sièges, ce SUV urbain dessiné et développé en Inde, mesure moins de 4 mètres de long, ce qui le rend presque 25 centimètres plus court que le Captur. Dérivé du concept car éponyme dévoilé en novembre dernier, le Kiger de série sera disponible avec une double offre de moteur et de transmission (manuelle et automatique), bien que Renault n'ait pas encore dévoilé les détails techniques. Le Kiger, qui se caractérise par un gros bloc avant et un capot sculpté, complète l'offre de Renault en Inde (Kwid, Duster et Triber). La carrosserie à la surface nette sur les côtés contraste avec des formes plus athlétiques et plus trapues à l'avant et à l'arrière de la voiture, avec des ailes et des épaules pointues. En plus de l'Inde, ce SUV vise prioritairement les marchés émergents. Sous le capot officie un trois pattes 1.0 l essence, délivrant 72 et 100 ch. Renault a annoncé qu'il s'agira d'un SUV urbain abordable, de sorte que la version d'accès devrait coûter moins de 15.000 euros.

FORD et Google nouent un partenariat technique de six ans

Le constructeur américain Ford Motor Company vient d'annoncer une stratégie commune avec Google, le géant de la technologie Internet, qui aidera la marque de l'ovale à accroître ses services de connectivité et à offrir à ses clients des solutions de premier ordre, dans tout ce qui concerne la technologie automobile. À partir de 2023, tous les modèles Ford et Lincoln, des plus chers aux moins chers, intégreront le système d'exploitation Android de Google pour leur système multimédia. Pour l'instant, il s'agit d'un partenariat prévu pour les six prochaines années, bien qu'il puisse être prolongé ultérieurement. Pour l'utilisateur, cela signifie que les modèles de la marque de Détroit offriront des applications et des services Google tels que Google Maps, pour le système de navigation du véhicule lui-même ou Google Play pour l'accès à la musique et à d'autres contenus multimédia, ainsi que l'assistant vocal Google Assistant, entre autres.

Selon la marque, il y aura également des applications et des services spéciaux, exclusifs aux modèles Ford. Il est également possible que Ford bénéficie des avancées du géant californien en matière de conduite autonome (avec Waymo) ou de son expérience en matière d'intelligence artificielle.

Davidoff
CIGARS

TIME BEAUTIFULLY FILLED

Davidoff Exclusive Morocco 2020



EXPLORE ALL OUR ICONIC CIGARS

Une création de Cigare exceptionnelle avec des mélanges personnalisés pour le Maroc avec un large éventail de saveurs et d'arômes riches de tabacs d'Equateur et de République Dominicaine

ICONIC CIGARS THAT
**DEFINE &
REFINE**



EXCLUSIVE

MOROCCO

Importé et distribué par:

NATC
NORTH AFRICA TOBACCO COMPANY

Fumer tue

72, rue des Papillons, Oasis, 20103 - Casablanca
Tél : 05 22 23 24 34 - Fax : 05 22 99 43 21
E-mail : contact@natc.ma

Omar
El Bekkari

ADIEU L'ESTHÈTE

Le 12 Janvier, la communauté des collectionneurs de voiture classique au Maroc a perdu son parrain.

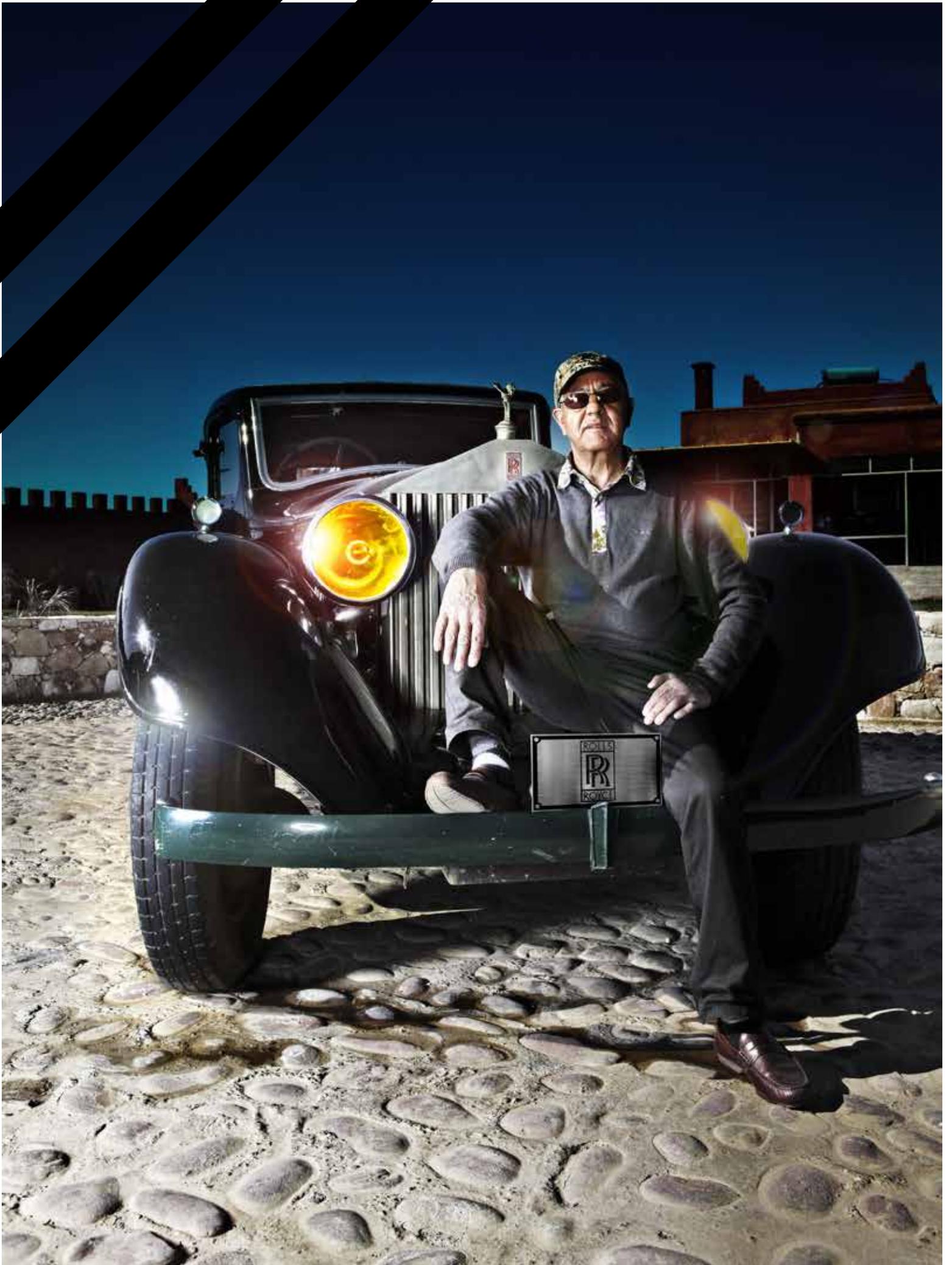
Si Omar Bekkari que j'ai connu il y a 10 ans, était mon ami, il a fait la couverture du numéro 4 de Gentlemen Drivers Magazine.

Un homme simple, humble, d'une connaissance encyclopédique dans l'automobile classique, il fut le pionnier des collectionneurs, et amateurs de voitures classiques au Maroc depuis les années 70.

Lors des Gentlemen Drivers Awards, les Jury internationaux des 4 éditions 2015-2016-2017-& 2018 étaient bluffés par sa collection et il gagna presque dans toutes les catégories à la quelle il participait avec son fils Salim.

Nous sommes tous orphelins puisque Si Omar était comme notre père dans ce domaine, jamais avare de donner les conseils judicieux à tous moments, à tout le monde.

Adieu, Sidi Omar, Adieu mon ami, Adieu gentleman .!!!



Omar

El Bekkari



Gentlemen Drivers. Comment avez-vous été pris de passion pour les voitures anciennes ?

Omar El Bekkari. C'est une question difficile. C'est un peu comme si vous dites à quelqu'un : comment avez-vous commencé à fumer [rires]. Ma première voiture était comme la première cigarette. C'était une vieille Citroën achetée en 1975 ; après, je n'ai pas pu m'arrêter. Et sans m'en rendre compte, j'ai chopé le virus de la collection. Heureusement que j'avais de quoi alimenter ma passion grâce aux belles voitures qui sillonnaient le Maroc des années cinquante et soixante. Mes deux frères m'ont également aidé. Tous les trois, nous avons choisi la voie du pilotage. Ma fonction de pilote à la RAM, depuis 1975, m'a également beaucoup aidé à assouvir ma passion. En effet, c'est grâce à mon salaire de pilote que j'ai pu acheter mes voitures. Mon travail m'a aussi permis de voyager autour du monde et de me procurer les pièces de rechange et la documentation dont j'avais besoin.

Quel rôle a joué votre entourage dans cette passion ?

Ma famille n'a jamais freiné ma passion, au contraire, elle m'a encouragé à l'entretenir. Il faut dire que mon entourage regardait d'un bon œil mon intérêt pour les vieilles voitures et considérait cela comme une passion saine. Mes parents disaient

qu'il valait mieux que je m'occupe avec les voitures plutôt que d'aller dans les boîtes de nuit. Ils m'ont beaucoup aidé mais c'est l'apport de mon père qui a été le plus décisif puisqu'il m'a transmis sa passion pour les belles voitures dès mon jeune âge. Mes frères et moi prêtions attention aux voitures des gens qui venaient rendre visite à mon père le soir. On s'amusait même à répertorier les marques avant de nous endormir.

Comment faites-vous pour dénicher vos bijoux ?

Au début, j'ai trouvé des voitures par hasard et puis j'ai développé mon flair. J'ai commencé à aller chercher des voitures un peu partout au Maroc. Je m'arrêtais devant des fermes et des maisons anciennes et souvent j'y trouvais quelque chose qui m'intéressait. Après, quand les gens ont su que je cherchais des voitures anciennes, ils ont commencé à m'indiquer les endroits où je pouvais faire mes « emplettes ».

Vous avez sillonné plusieurs régions du Maroc pour acquérir vos voitures. Pouvez-vous nous raconter les anecdotes qui vous ont le plus marqué ?

L'histoire de l'acquisition de la Jaguar XK120 est certainement l'une des plus marquantes parce qu'elle a été émaillée de pas mal de

rebondissements. Cette voiture appartenait à un pilote de l'armée de l'air qui l'a abandonné à son départ du Maroc en 1970. Quinze ans plus tard, il revient au bercail et intègre la RAM. C'est là qu'il m'apprend, par hasard, l'existence de cette voiture. Déjà, c'était un problème de la faire sortir de la base aérienne de Meknès. Heureusement, j'ai eu l'appui du Général El Kabbaj qui était également notre patron à la RAM. Quand je l'ai fait sortir, elle était dans un sale état et, en plus, le pilote n'avait pas ses papiers. Grâce à la plaque minéralogique, j'ai retrouvé le vrai propriétaire, un certain Hamid Abdelhamid qui habitait à Khouribga. J'y suis allé, mais malheureusement, ce dernier n'habitait plus à cette adresse et les nouveaux occupants ne le connaissaient pas. Quelques années plus tard, j'ai appris l'existence d'une Hispano Suiza à Béni Mellal. Sur le trajet, j'ai fait une escale à Khouribga pour demander encore une fois des nouvelles de Hamid Abdelhamid. Le hasard a voulu que le frère du propriétaire de la Jaguar se soit arrêté devant la maison de son enfance. Ainsi, j'ai pu finalement retrouver le vrai propriétaire à Casablanca, et il m'a appris qu'il avait vendu la voiture pour 1500 DH, mais qu'il n'avait jamais touché l'argent. Je lui ai offert la même somme et il m'a remis la carte grise.



Mehdi Bennani chez l'écurie Proteam en 2011



Bio Express du commandant Omar Bekkari

Mars 1948 : Voit le jour à Rabat

1975 : Intègre la RAM et achète sa première voiture, une Citroën C3 de 1923.

1982 : Promu commandant de bord et le restera jusqu'à sa retraite en 2008.

1989 : Participe à bord d'une Jaguar XK 120 à la course de Tanger qui a commémoré le Grand Prix du Maroc de Formule 1 de 1958.

1990 : Fonde à côté de Fouad Filali et Rachid Ameziane, entre autres, du Club Royal Auto Retro qui fut à l'origine de plusieurs manifestations dont des expositions de voitures anciennes.

1993 : Participe à sa première course du Rallye Classic du Maroc

Hommage Omar El Bekkari

Vous êtes-il arrivé de passer à côté d'une voiture que vous auriez voulu acquérir ?

Plusieurs fois mais c'est un modèle très rare de la Bugatti que j'ai regretté le plus. Je l'ai aperçue dans un garage à Casablanca, mais à l'époque je venais à peine de commencer à m'intéresser aux voitures anciennes. Du coup, je ne l'ai pas reconnue. Je n'en ai vu que l'arrière et comme elle avait beaucoup de rivés et une dorsale sur le toit, je me suis dit que c'était sûrement une voiture refaite par un tôlier. Quelques années plus tard, j'ai acheté un livre de Bugatti et je l'ai trouvée dedans. Donc, je suis retourné pour l'acheter, mais elle avait déjà été vendue. Elle a probablement été acquise par Ralph Lauren qui dispose d'un des trois exemplaires qui existent dans le monde !

La restauration de vieilles voitures demande-t-elle un effort particulier ?

Elles sont certes moins compliquées que les voitures d'aujourd'hui parce qu'il n'y a pas d'électronique. Toujours est-il que l'état de certaines voitures nécessite bien plus qu'une simple restauration, carrément une reconstruction. Cela demande un vrai savoir-faire, beaucoup de temps et d'argent. C'est le cas de la 300 SL qui m'a demandé trois ans pour la refaire. J'ai dû la démonter complètement et en rénover toutes les pièces usées pour qu'elle retrouve son éclat. C'est d'ailleurs pour cette raison que les voitures anciennes sont chères. Ce n'est pas parce qu'elles sont rares, mais à cause des travaux de restauration et d'entretien qu'elles nécessitent et qui sont généralement coûteux. Aux USA, la restauration d'une 300 SL coûte, par exemple, entre 200 000 et 300 000 dollars !

Comment avez-vous fait pour surmonter l'obstacle de l'expertise technique et l'indisponibilité des pièces d'origine ?

Mon travail de pilote de ligne m'a beaucoup aidé à ce niveau. Comme je voyageais souvent, j'ai pu me procurer la documentation dont j'avais besoin ainsi que les pièces d'origine. De surcroît, l'intérêt pour les voitures de collection n'a connu son véritable essor au niveau mondial que dans les années soixante-dix. C'est-à-dire au moment où je faisais



mes premiers pas dans cet univers. Du coup, j'ai pleinement profité de l'échange avec d'autres collectionneurs.

Par ailleurs, j'ai une équipe (un tôlier et un mécanicien) qui m'accompagne depuis 25 ans. J'ai même pu récupérer un motoriste retraité qui a fait ses armes chez Jaguar. Comme j'ai déménagé à Marrakech, je n'ai plus que le tôlier avec moi. J'attends donc, de construire mon atelier pour ramener toute mon équipe. En termes de savoir-faire, je n'ai aucun souci puisque les membres de mon équipe ont déjà travaillé dans des garages et qu'ils disposent, de ce fait, d'une solide expérience en matière de tôlerie et de mécanique. Pour ma part, je me suis employé à leur transmettre toutes les connaissances que j'ai pu acquérir au contact de collectionneurs étrangers. Pour compléter leur formation, j'ai même engagé un Français expert en automobile. Mais c'est surtout à partir de la documentation qu'ils ont appris l'essentiel du métier.

La restauration et l'entretien de vieilles voitures, ça coûte énormément cher. Pouvez-vous nous en



donner une idée ?

Je vous ai dit qu'aux États-Unis une 300 SL coûte entre 200 000 et 300 000 dollars parce que la main-d'œuvre est chère et les pièces aussi. Chez nous, s'il est vrai que les mécaniciens et tôliers ne perçoivent pas la même rétribution, il n'en demeure pas moins que la restauration coûte très cher. Personnellement, tout mon salaire de pilote allait dedans. Par ailleurs, la restauration nécessite beaucoup de temps : généralement entre une année et trois ans pour refaire une voiture. La Mercedes 300 SL, comme elle est un peu spéciale, a nécessité trois années pour qu'elle retrouve sa splendeur d'antan.

Pouvez-vous nous citer quelques-unes des pièces maîtresses de votre collection ?

J'ai beaucoup de modèles qui sortent du lot, mais je ne veux pas faire de différence entre mes voitures car cela les rendraient jalouses (rires). C'est pourquoi je veille à leur accorder le même traitement en termes de temps et d'attention. Les plus chères et les plus rares sont la Rolls, la 300 SL, la Ferrari 250, la Facel Vega, la Corvette et les Jaguar. Généralement, ce sont les premiers modèles que j'ai pu récupérer. Par exemple, la XK 120 est le premier vrai coupé sport de Jaguar. Certaines voitures ont une valeur inestimable parce qu'elles ont appartenu à des personnalités de haut vol. C'est le cas de la Facel Vega Excellence série 2 de 1961 dont le propriétaire n'était d'autre que feu Mohammed V. Lorsque le mécanicien de ce dernier est parti à la retraite, feu Hassan II la lui a offerte. Quand je lui ai demandé de me la vendre, il a refusé en disant que c'était un cadeau de Sa Majesté feu Hassan II. Des années plus tard, je l'ai acheté des mains de son fils.

Autre pièce provenant de la famille royale, la 300 SL qui appartenait dans le temps au couple Fouad El Filali et la princesse Lalla Meryem. Tout aussi rare est la Rolls Royce de 1926 dont la propriétaire était la milliardaire américaine Barbara Hutton qui résidait à Tanger. Et comme elle habitait la Kasbah, elle a commandé un modèle spécial, moins large, pour qu'il puisse passer par



Hommage Omar El Bekkari

la porte étroite de la Kasbah. J'ai pu récupérer la voiture chez un garagiste dans les années quatre-vingt. Mais vu qu'elle est restée 40 ans à l'arrêt, sa culasse en aluminium a été détériorée. Il faut donc remplacer la culasse pour que la belle anglaise puisse rouler à nouveau.

Quant à la Jaguar type E, elle appartenait aux frères Wilkens qui étaient de grands professionnels de l'automobile à Casablanca. Ils l'ont complètement démontée pour la retraiter, mais ils n'ont pas pu l'assembler à nouveau. Donc, ils me l'ont confiée pour que je la fasse revivre. Enfin, pour la corvette, je l'ai récupérée chez un ami qui a eu en retour ma Cooper Norton.

Seriez-vous d'accord pour céder une de vos voitures si on vous en donne le prix ?

J'ai reçu plusieurs offres d'achat, mais j'ai toujours refusé. Un jour, je roulais avec la Ferrari 250 sur l'autoroute Rabat-Casa quand un prince saoudien me fit signe de m'arrêter et me dit « Your price is my price ». Et malgré son insistance, j'ai campé sur mon refus. Sur ce point, ma position est depuis longtemps inchangée, mes voitures ne m'appartiennent plus, elles sont à la famille, à mes enfants.

Les autres collectionneurs sont-ils nombreux ? Quel genre de relation entretenez-vous avec eux ?

Il y en a quelques-uns, mais qui n'ont pas une collection aussi étoffée à l'exception d'une ou deux personnes. Les autres ont deux ou trois voitures. Nous entretenons de très bonnes relations. D'ailleurs, nous sommes en train de constituer un club de voitures anciennes pour nous rencontrer et en même temps défendre nos intérêts. Nous avons quelques demandes pour garder nos plaques d'immatriculation et nos voitures dans leur état d'origine, mais jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu de répondant. Nous espérons qu'avec le club, nous aurons plus de poids pour discuter avec les autorités afin de faire aboutir nos revendications. Le projet du club avance à grand pas. Nous sommes déjà en train d'effectuer les démarches pour avoir les autorisations nécessaires.

Pouvez-vous nous éclairer sur les problèmes auxquels vous faites face en tant que



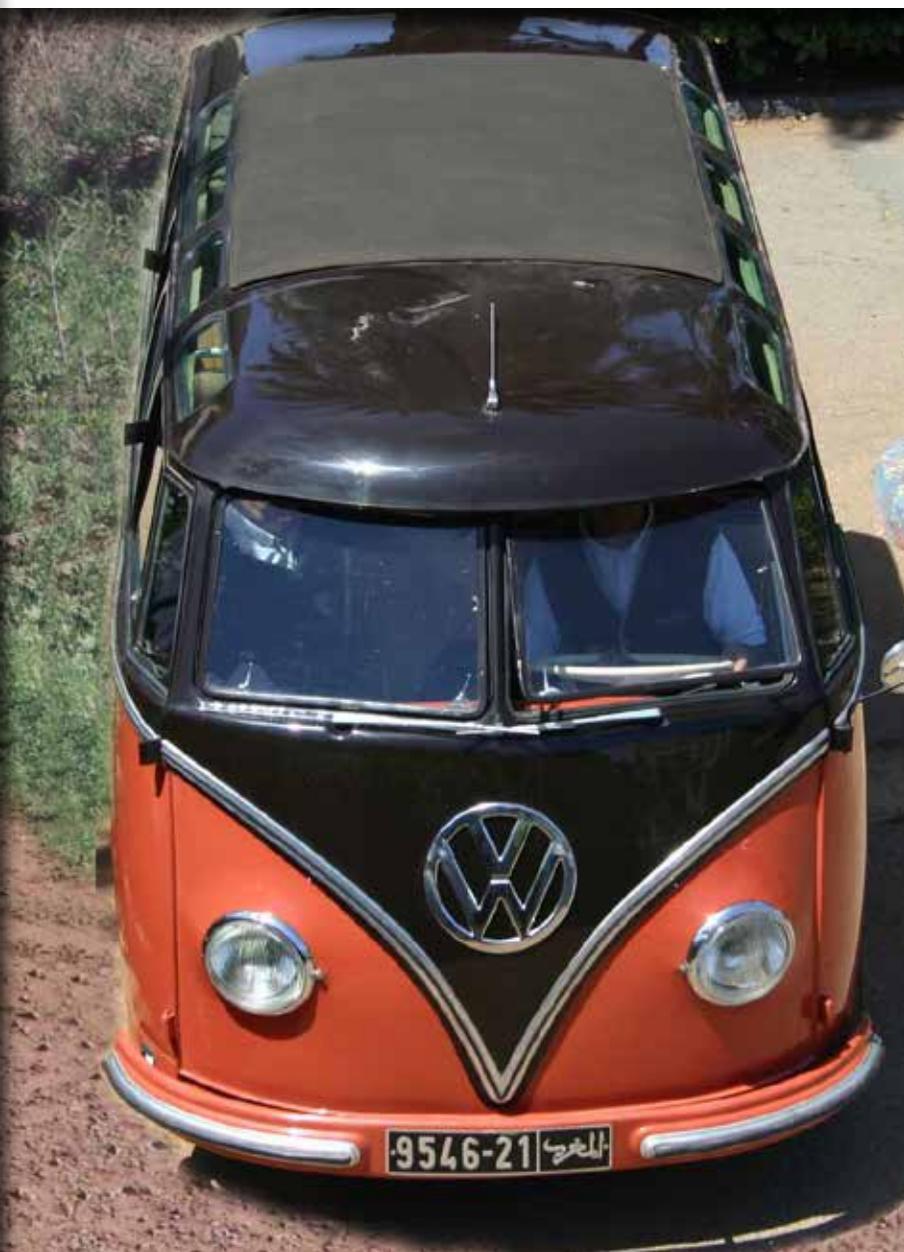
collectionneurs ?

Au Maroc, lorsqu'une mutation de propriété est faite, la voiture ne peut plus garder ses plaques d'origine, ce qui la dénature. En Europe et aux États-Unis, les voitures sont gardées dans leur état d'origine. En plus, les autorités nous imposent de mettre des ceintures de sécurité, alors que parfois nous n'avons même pas de point d'ancrage où les mettre. Nous sommes également obligés de faire la mutation dans un délai d'un mois alors que la restauration de la voiture prend de 1 à 3 ans. Et sans restauration, la voiture ne peut pas passer la visite technique parce qu'elle est souvent dans un état délabré. Nous souhaitons donc bénéficier d'une dérogation à ce niveau. Ce sont, grosso modo, les problèmes les plus importants auxquels nous faisons face.

Avez-vous déjà entrepris des actions pour intéresser le public à votre passion ?

Dans les années quatre-vingt, nous disposions d'un club à Casablanca qui organisait des





manifestations et des expositions tels des concours d'élégance ou de conduite de précision. Dans le temps, le public a toujours répondu présent. Malheureusement, les promoteurs de ces événements sont partis. Il s'agissait d'un pilote chilien et d'un Français qui ont quitté le Maroc en laissant le terrain vide. Personnellement, je ne pouvais rien faire, car j'étais occupé par mon métier de pilote et en plus je ne suis pas administratif. Donc, il fallait que quelqu'un reprenne le flambeau. C'est ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui, même si nous avons un retard de 30 ans. Mais il n'est jamais trop tard pour bien faire.

L'idée de créer un musée pour exposer vos merveilles ne vous a-t-elle jamais effleuré l'esprit ?

Un tel projet est très coûteux et il n'y a que les pouvoirs publics qui peuvent le concrétiser. Même en France, les musées sont en train de fermer parce que les gens n'ont pas les moyens de les entretenir. Bien entendu, il est toujours possible de faire quelque chose, mais à condition que les autorités mettent du leur. Personnellement, j'ai eu un don de terrain à Casablanca pour construire un musée, mais je n'ai pas pu concrétiser ce projet faute de moyens.

Pourquoi les médias ne braquent-ils pas les projecteurs sur cette passion de collection de voitures ?

Dernièrement, les médias ont commencé à s'intéresser aux collectionneurs de voitures anciennes. Je pourrais citer, à cet égard, le reportage de 2M « Grand angle » ou le dossier du magazine Version Homme. Je constate que l'intérêt médiatique ne fait que refléter l'intérêt grandissant des Marocains pour les voitures de collection. Je crois que c'est dans l'air du temps et que les médias vont suivre le mouvement.

Comment avez-vous eu l'idée de participer au Rallye Classic du Maroc et quel regard portez-vous sur cette manifestation ?

En fait, ce n'était pas une initiative personnelle puisque c'est l'organisateur Jean-François Rageys qui a appris que j'étais collectionneur de voitures et qui m'a proposé de participer à ce rallye. Depuis, j'ai fait presque toutes les courses.

Ce rallye est toujours un moment magnifique. Pour moi, c'est une semaine où on sort de la terre. C'est un rallye extraordinaire qui nous fait tout oublier. En plus, les gens sont magnifiques et l'ambiance est très conviviale. Grâce à cette belle aventure, j'ai pu découvrir des endroits où je ne suis jamais allé.

Hommage Omar El Bekkari





Avez-vous déjà été convié à participer à une course de vieilles voitures à l'étranger ?

J'ai eu une proposition pour participer au prestigieux et célèbre Rallye de San Remo, dans les années quatre-vingt-dix, mais je n'ai pas pu participer parce que mon métier de pilote ne me le permettait pas.

Pensez-vous que vos enfants sont suffisamment passionnés pour reprendre le flambeau et continuer ce que vous avez commencé ?

J'ai beaucoup de chance que mes enfants soient passionnés. Ils sont tombés dans la soupe alors qu'ils étaient tout petits. Je compte sur eux pour continuer la marche. Mon fils aîné, Salim, qui a fait une école de commerce, a déjà mis la main à la pâte en créant une société d'événementiel LEAD Events. Son but est de faire revivre ces voitures en organisant des expositions ou en les louant pour des tournages de films ou des spots publicitaires.



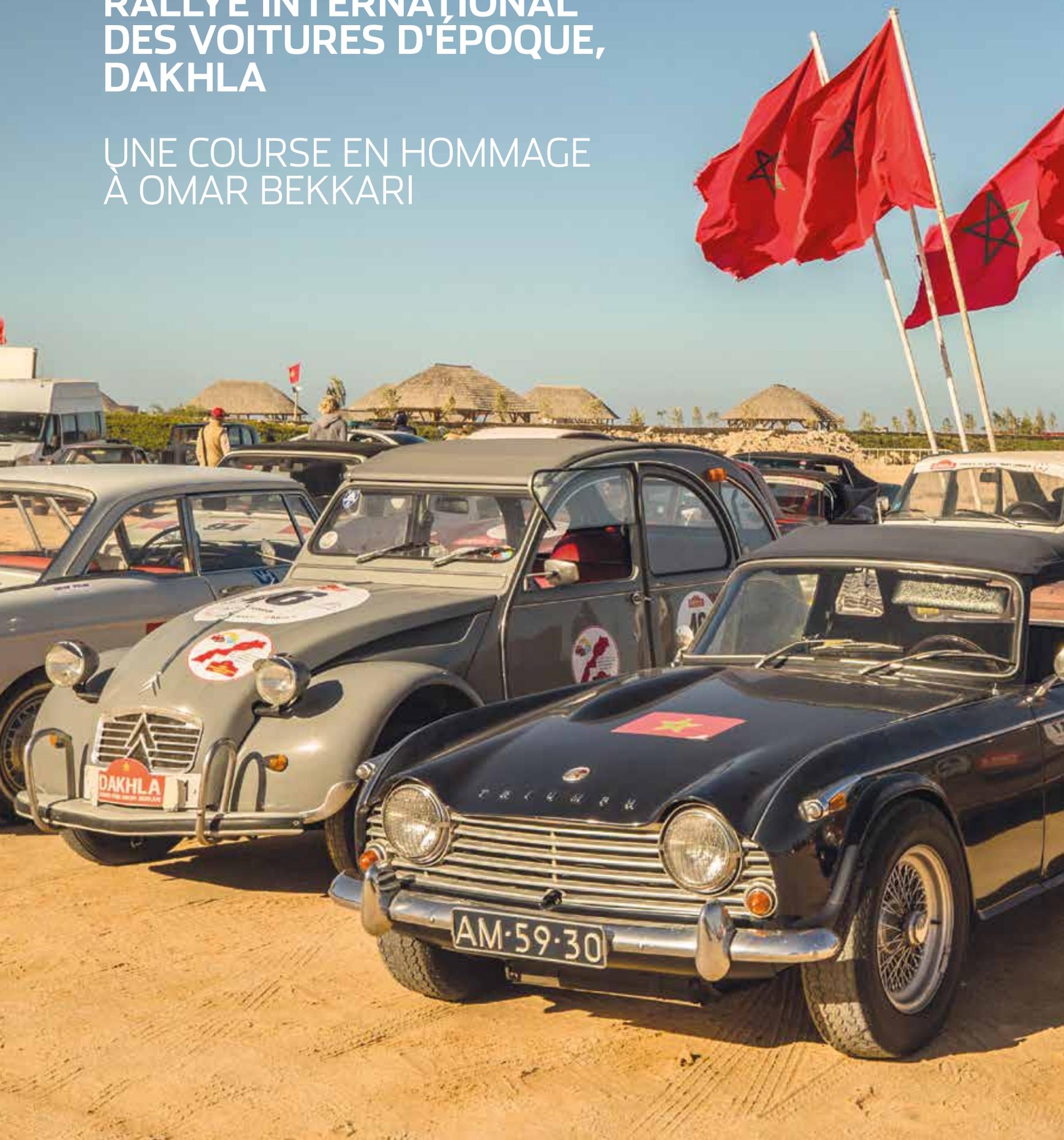




par Youssef Bennour
photos : Adnane Zemmama

RALLYE INTERNATIONAL DES VOITURES D'ÉPOQUE, DAKHLA

UNE COURSE EN HOMMAGE
À OMAR BEKKARI





KS DAKHLA
GRAND PRIX GRAND DAKHLA

17

66

35

le DAKHLA
Ville de DAKHLA

adidas

DAKHLA - EL GUERMAJAT - DAKHLA

Actu évènement



Une première édition et déjà un grand succès. Dans un acte patriotique célébrant la marocanité du Sahara et en hommage au doyen des collectionneurs récemment décédé Omar Bekkari, un rallye de 75 voitures anciennes a été organisé fin janvier 2021 entre Dakhla et le dernier point de la frontière des provinces du sud. La course, appelée "Grand Prix International Omar Bekkari", a été remportée par

Salim Bekkari (Maroc), suivi de Reda Mezrane du Maroc et de Jamie Sadi des États-Unis d'Amérique. Initiée par la Fédération marocaine des véhicules anciens (FMVA), cette manifestation sportive a connu la participation d'environ 150 concurrents, à bord de 75 véhicules anciens, dans un circuit fermé à l'intérieur de la ville de Dakhla. Une première édition relevée par la présence des « Marocains du Monde »





à travers leur Club 855 et à leur tête Adil El Farssi en provenance des Pays-Bas. La course à proprement dit est une épreuve de régularité, de précision et de maniabilité ayant pour but de démontrer les qualités des pilotes dans leur façon de conduire et de contrôler leur véhicule. Les concurrents ont été tenus de respecter une vitesse imposée par l'organisateur ne dépassant pas 45 km/h sur le parcours d'environ

2 km sur deux tours. Dans une déclaration à l'occasion de cet événement, le président de la FMVA, Khalid Kabbaj, a souligné que ce Grand Prix International des voitures classiques porte le nom de feu Omar Bekkari, pour rendre hommage à cette figure de proue des collectionneurs au Maroc qui a tant investi pour la sauvegarde et le rayonnement de ce patrimoine inestimable.



RENAULT 5 LE COME-BACK

Alors que l'industrie automobile se précipite vers un nouvel avenir, elle devient étrangement désireuse de faire référence au passé. Nous savons déjà que Volkswagen travaille sur une réinterprétation de son Microbus original et maintenant, le constructeur français Renault a présenté une nouvelle voiture à hayon électrique rendant un hommage très évident à la Renault 5 à hayon, produite entre 1972 et 1984 à plus de 5,5 millions d'exemplaires.





CONCEPT



Le prototype R5 entre dans le cadre de la « Renaultion » de la marque au losange. Il s'agit d'un plan stratégique sur le long terme, visant à intégrer davantage la marque dans le monde de la mobilité du futur. Le patron Luca de Meo a déclaré que la société était prête à lancer sept VE d'ici 2025 et que 30 % de sa production totale devrait être entièrement électrique à la même date.

Bien que le concept ait pris des contours plus musclés que son prédécesseur à flanc de dalle, il conserve la combinaison de l'original avec des phares trapézoïdaux, un hayon fortement incliné et des feux arrière intégrés aux montants C. Les poignées de porte cachées à l'arrière dissimulent le fait qu'il s'agit d'un quatre portes. La société n'a pas publié d'images de l'intérieur. D'après les premières informations, le port de chargement se trouve sur l'aile avant, où la dernière "SuperCinq" avait une prise d'air distinctive et les logos Renault s'illuminent à l'avant et à l'arrière. Les passages de roue boursoufflés et le kit de bandes rouges rendent également hommage à la Renault 5 GT Turbo, une voiture qui a initié de nombreux Européens au pilotage.

Ce qui manque, ce sont des informations sur le groupe motopropulseur, les performances ou la gamme. Ce que l'on sait pour le moment, c'est que la future R5 sera basée sur la plateforme CMF-B EV, qui utilise des pack batteries de 40, 60 et 87 kWh.



KOENIGSEGG GEMERA

MISSILE ÉLECTRIQUE

Quand Koenigsegg présente une nouveauté, elle ne fait pas dans la dentelle. Lors du dernier Salon de Genève virtuel 2020, la marque suédoise a présenté la Gemera, une sportive hybride rechargeable révolutionnaire : elle peut atteindre 400 km/h, en transportant quatre personnes avec armes et bagages.

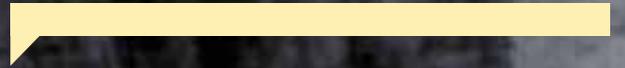




Moteur : **Hybride essence
3-cyl. 2.0 bi-turbo**
Puissance : **1 700 ch**
Couple : **3500 Nm**
Transmission : **Traction ou intégrale**

Poids et mesures
Poids à vide : **1 850 kg**
Dimensions : **4.97 m/1.98 m/1.29 m**
Réservoir : **----- litres**
Volume coffre : **200 Litres**
Pneumatiques : **-----**

Performances globales
Vitesse max : **400 km/h**
0 à 100 : **1,9 s**
Consommation : **-----**
Autonomie : **-----**





Apparemment, les ultra-riches veulent entasser non pas un, mais trois passagers dans leurs mégacars ultra-exclusifs et ultra-économiques de plus de 1.000 chevaux. Ou peut-être que le constructeur suédois d'hypercars Koenigsegg ne fait que le supposer, car le constructeur automobile spécialisé a annoncé sa toute première voiture à quatre places, qui développe 1.677 chevaux, passe de 0 à 100 km/h

en 1,9 s et atteint une vitesse de pointe de 402 km/h. Koenigsegg est la définition même d'une entreprise de niche. Ses produits sont connus pour avoir des V8 de grande puissance, à double suralimentation ou à turbocompresseur, mais ce n'est pas le cas de la Gemera. Ce quatre places est propulsé par un trois cylindres en ligne de 2,0 litres à turbocompresseur séquentiel, que Koenigsegg a surnommé le "petit



géant sympathique". Il développe 600 chevaux et 600 Nm de couple et fonctionne en conjonction avec trois moteurs électriques et la transmission directe à une vitesse de Koenigsegg. Ensemble, ces moteurs développent une puissance de 1.677 chevaux et 3.498 Nm de couple ! Le trois cylindres n'a même pas d'arbre à cames. Il utilise le système Freevalve de Koenigsegg, qui utilise des solénoïdes pour

activer les soupapes d'admission et d'échappement. La distribution et la levée variables des soupapes n'ont pratiquement aucune limite avec Freevalve. Ce système, associé à la désactivation des cylindres, minimise la consommation de carburant, ce qui signifie que le trois cylindres serait 20 % plus économe en carburant qu'un quatre cylindres de 2,0 litres. La Gemera peut rouler avec une batterie de 15,0 kWh sur



une distance de 50 km. En mode hybride, l'autonomie est de 950 km. Elle peut également fonctionner au E85. Elle est équipée d'un échappement en titane, du fournisseur slovène Akrapovič. La Gemera est le premier modèle à traction intégrale de Koenigsegg, et elle est également équipée d'une direction intégrale et d'un système de guidage du couple. Un moteur

électrique de 395 chevaux sur le vilebrequin alimente les roues avant et deux autres moteurs électriques alimentent chaque roue arrière. Comme les autres Koenigseggs, le châssis de la Gemera est constitué d'une cuve en fibre de carbone et de sous-structures en aluminium. Sa hauteur de conduite est réglable électroniquement. Les roues centrales en fibre de



carbone sont équipées de pneus Michelin Pilot Sport 4S, de 21 pouces à l'avant et de 22 pouces à l'arrière. Bien que la Gemera puisse accueillir quatre personnes, elle n'a que deux portes. Mais elles sont énormes et s'ouvrent vers le haut. Une fois les portes ouvertes, il n'est pas nécessaire de déplacer les sièges avant. Comme la plupart des voitures modernes

d'aujourd'hui, la Gemera possède deux énormes écrans tactiles centraux (13,0 pouces, un à l'avant et un à l'arrière), avec un écran de jauge et deux autres écrans pour les caméras latérales et de recul. Enfin, pour se payer un tel bolide, il faut déboursier 1,7 million de dollars.

Motors

Nouveautés

par Majda Karbane





MERCEDES CLASSE S 560 MAYBACH

VOYAGE EN 1^{ÈRE} CLASSE

La septième génération de la berline porte-fanion de la marque à l'étoile redéfinit les attributs du luxe dans son segment, en se dotant des dernières technologies Mercedes, dont une autonomie de niveau 3. La version la plus luxueuse, la S560 Maybach, tutoie des sommets en termes d'opulence et de raffinement.

Moteur : V8 - 3982 cm³
Puissance : 469 ch
Couple : 700 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures
Poids à vide : 2295 kg
Dimensions : 5.46 m / 1.9 m / 1.5 m
Réservoir : 70 litres
Volume coffre : 500 Litres
Pneumatiques : 245/45 r19/ 275/40 r19

Performances globales
Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 4.9 s
Consommation : 9.8 l/100 km
Autonomie : -----

Depuis des décennies, elle est le fleuron de Mercedes, non seulement en termes de luxe et de confort, mais aussi en termes de technologie et avec cette nouvelle génération, elle le prouve amplement à nouveau. Nous parlons déjà de la septième génération de la limousine, qui maintient esthétiquement une lignée continue, avec des lignes plus douces et une calandre plus horizontale et stylisée, inspirée des derniers SUV de la maison, le GLE et le Coupé GLE. Cela donne à la forme un aspect un peu plus athlétique et audacieux que les générations qui ont précédé. Comme d'habitude, la nouvelle Classe S arrivera dans deux styles différents, l'ensemble standard et l'AMG, qui se distingue particulièrement par

son pare-chocs avant. Quant à la S560 Maybach, elle redéfinit les standards du luxe, en offrant aux occupants un niveau inouï de confort et des performances de haut vol. Avec une longueur totale de 5,47 mètres, il s'agit non seulement du modèle le plus long parmi les Classe S bien sûr, mais également l'un des modèles les plus longs du segment. L'équipement est royal : chauffage de nuque, fonction massage intégrée aux sièges et repose-mollets, large tableau de commande tactile, éclairage arrière adaptatif, insonorisation active des bruits de roulement² Cependant, la grande évolution du nouveau modèle va de pair avec sa technologie, puisqu'il est équipé de nouveaux radars de proximité,





de caméras et de commandes GPS pour atteindre le niveau 3 de conduite autonome, sans doute une avancée considérable pour la marque allemande. Toutes ces avancées donneront naissance au nouveau Drive Pilot, un système qui permettra au modèle de se déplacer de manière autonome dans les situations de trafic dense ou dans les embouteillages, à condition que le tronçon d'autoroute s'y prête. Ce saut technologique est surtout visible dans un intérieur où la première chose qui attire notre attention est le style minimaliste et moderne, qui a fait disparaître pratiquement tout le panneau de boutons, remplacé par deux grands écrans. L'un d'eux correspond au tableau de bord, tandis que

l'autre émerge de la console centrale pour atteindre le tableau de bord, avec un curieux format proche du 4:3 et une taille pouvant atteindre 12,8 pouces. Deux autres écrans sont également installés sur les sièges arrière, juste derrière les sièges avant. C'est cette zone arrière de l'habitacle qui a été entièrement rénovée, pour donner à ses occupants les mêmes possibilités que le conducteur et le passager avant. À cette fin, la Classe S 560 est équipée d'écrans tactiles et de diverses options de commandes intuitives, comme l'assistant MBUX ou le dispositif de sortie vocale "Hey Mercedes". Ce système multimédia appelé MBUX (Mercedes-Benz User Experience) peut inclure au total



jusqu'à cinq grands écrans, en partie avec la technologie OLED, qui fournissent des images brillantes du contrôle des fonctions et du confort du véhicule. Toujours par rapport aux équipements multimédias précédents, les possibilités de personnalisation ont été considérablement augmentées et la manipulation intuitive a été travaillée, non seulement pour les sièges arrière, mais aussi pour le conducteur. Par exemple, avec le nouvel affichage 3D pour le conducteur, qui

permet pour la première fois une perception spatiale de la scène par simple pression d'un bouton, l'effet tridimensionnel et la profondeur de représentation sont obtenus sans avoir besoin de lunettes spéciales. Les fonctions de dialogue de l'assistant vocal Hey Mercedes ont également été étendues. Il est désormais possible d'entreprendre certaines actions sans avoir à prononcer ces mots clés. Une autre grande innovation technologique de cette Mercedes Classe S est son



nouveau volant capacitif, doté de capteurs tactiles qui peuvent même détecter l'intensité avec laquelle nous tenons le volant ou nous avertir que nous ne le tenons pas avec tous nos doigts. Côté motorisation, cette Maybach Classe S 560 est mue par un moteur V8 biturbo essence de 496 ch, avec mode de conduite Maybach, qui permet des passages de vitesse plus souples, rendant la cartographie de la pédale d'accélérateur plus progressive. Équipée des toutes dernières technologies,

le véhicule dispose de la fonction « Pre-Safe Impulse Side », qui permet à la carrosserie du véhicule de se relever jusqu'à 8 cm juste avant un choc latéral, grâce à la suspension active E-Active Body Control, ce qui limite les dégâts liés à un impact. De série, cette nouvelle version embarque également la technologie d'éclairage DIGITAL LIGHT, qui permet de nouvelles fonctions, telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée.

Motors

Nouveautés

par Youssef Bennour



VOLVO S60 T8 HYBRIDE

VOYAGEUSE AU LONG COURS

Scandinavian Auto Maroc a introduit sur le marché local la gamme de la nouvelle S60, au sommet de laquelle trône la T8 Twin Engine hybrid, qui ravira les amateurs de sensations fortes.





La nouvelle S60 est la première voiture Volvo à être vendue sans offre de diesel, ce qui indique l'engagement de l'industrie en faveur de l'électrification et d'un avenir à long terme au-delà du moteur à combustion traditionnel. En 2017, Volvo Cars a été le premier constructeur automobile mondial à annoncer sa stratégie selon laquelle, à partir de 2019, tous les nouveaux modèles seront électriques.

Esthétiquement, la S60 T8 laisse transpirer ses prétentions dynamiques, à travers son design racé. Ainsi, les flancs sculptés, la silhouette élancée et les épaules musclées qui coiffent les roues arrière, rehaussent le caractère athlétique du véhicule. À l'arrière, l'arête du hayon remonte, pour accentuer l'attitude sportive et améliorer l'aérodynamisme. Il est à noter que la Finition R-Design se démarque par



des jantes en alliage spécifiques (en 18 pouces de série), des coques de rétroviseurs noires et un bouclier arrière intégrant un pseudo-diffuseur. À l'intérieur, la priorité est donnée à la pureté des lignes et à une grande qualité des matériaux et de l'assemblage. L'élégant écran central tactile devient le centre de commande intuitif, tandis que les ouïes d'aération se parent de boutons de commande gracieux, à finition

aluminium cranté. La même finition habille le bouton de démarrage, la molette de sélection des modes de conduite et les commandes au volant. La finition R-Design met en lumière le profil athlétique du véhicule, grâce à des incrustations aluminium maillé et à des surpiqûres contrastées parcourant les sièges, au tunnel central, aux contre-portes et au soufflet du levier de vitesses. La finition Inscription se pare



d'incrustations Bois Flotté, un traitement exclusif du bois. La S60 offre plusieurs modes de conduite pour adapter l'expérience de conduite à la route ou à l'humeur du conducteur. Les trois préréglages des paramètres du moteur, de la boîte automatique, de la direction, des freins et du contrôle de stabilité mettent l'accent sur la conduite dynamique, le confort, les économies de carburant et la réduction des

émissions. Il est également possible de créer sa propre combinaison grâce au mode Individual ou utiliser le mode AWD, qui active la transmission intégrale. En termes de sécurité, la voiture offre le City Safety, qui est un système d'anticipation de collision intelligent, comprenant la détection des véhicules, de cyclistes, de piétons et de grands animaux, avec freinage automatique à pleine puissance. Quant



Moteur : 2.0 L 4cyl. Turbo - 1 988 cm³
Puissance : 405 ch
Couple : 490 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures
Poids à vide : 2060 kg
Dimensions : 4.76 m/1.85 m/1.43 m
Réservoir : 60 litres
Volume coffre : 390 Litres
Pneumatiques : 235/40 R19

Performances globales
Vitesse max : 180 km/h
0 à 100 : 4,4 s
Consommation : 2,1 L/100km
Autonomie : -----

à l'équipement, l'importateur local propose deux finitions : R-Design et Inscription, qui offrent une dotation riche et complète. Sous le capot, on retrouve un 4 cylindres essence d'une puissance de 303 ch, combiné à un moteur électrique développant 87 ch, grâce à une batterie de 11,6 kWh. L'ensemble, qui est accouplé à une boîte Geartronic à 8 rapports, développe 390 ch, permettant à la berline d'afficher

des performances de sportive : 4,6 s pour l'exercice du 0 à 100 km/h et 250 km/h en vitesse de pointe. Il y a lieu de signaler que la T8 est dotée d'une autonomie de 54 km en tout électrique. Grâce à l'hybridation, la consommation mixte ne dépasse pas 1,7 litre aux 100 km, tandis que les émissions de CO2 sont de l'ordre de 39 g/km. Notons, enfin, que le prix de cette Volvo endiablée est de 750.000 DH.

KIA K5 HYBRIDE

VENT DE FRAÎCHEUR

Arrivée récemment dans le catalogue de KIA Maroc, la remplaçante de l'Optima, baptisée K5, joue la carte de l'originalité, en arborant un look qui ne la laissera certainement pas passer inaperçue.







Ainsi parée, la berline de la marque sud-coréenne devient l'un des véhicules les plus jolis de la catégorie des berlines intermédiaires. D'emblée, sa face avant peu conventionnelle donne le ton, avec ses phares aux LED en forme de zigzag, qui débordent sur les côtés du véhicule, alors que le capot bien bombé

surplombe une calandre joliment dessinée. De profil, la K5 affiche une ligne fuyante à l'arrière, ce qui accentue son dynamisme. L'originalité est également de mise à l'arrière, avec des feux reliés par un bandeau lumineux qui lui confère du caractère.

À l'intérieur, la présentation est assez sobre, mais



très bien finie et l'ergonomie est au rendez-vous, avec des commandes bien positionnées et intuitives. Au centre de la planche de bord trône un écran tactile de 10,25 pouces, qui ravira les plus geeks d'entre vous. La K5 marque également un bon point côté habitabilité, offrant un espace convenable pour 5 adultes,

y compris celui aux jambes, plus que suffisant. Seule la garde au toit se montre un peu juste, en raison de la chute de toit prononcée. Le coffre n'est pas en reste avec une capacité de 510 litres. Quant à l'équipement, il se révèle complet, avec notamment le chargement par induction du téléphone, l'affichage de l'angle



avec retour vidéo HD sur le tableau de bord, la clim auto bi-zone, l'accès et démarrage sans clé, le siège conducteur électrique, le frein électrique avec Auto Hold, les radars de stationnement avant et arrière, 5 modes de conduite, le toit panoramique ouvrant, etc². Sous le capot de cette Kia K5 hybride, on trouve un

moteur quatre cylindres essence jumelé à un second moteur électrique, pour une puissance totale de 192 chevaux. Ce moulin se révèle très onctueux en ville et suffisamment puissant pour croiser sur autoroute à haute vitesse. Il est accouplé à une boîte auto fluide et réactive. Soulignons enfin que la technologie



hybride permet à la K5 hybride de rouler jusqu'à 120 km/h en mode 100% électrique. Tout cela a un impact favorable sur la consommation, qui affiche une moyenne ne dépassant pas les 6 l aux 100 km, en conditions de conduite normales. Quant au tarif, la nouvelle KIA K5 est proposée avec deux niveaux de

finition (Active-Exécutive), à partir de 415.000 DH. Forte de toutes ces qualités, la Kia K5 amène un vent de fraîcheur certain dans la catégorie des berlines intermédiaires et ne manquera pas de séduire une clientèle qui cherche un compromis entre originalité, fonctionnalité et économie.

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf



ETIENNE SALOMÉ

DESIGNER
D'ÉMOTIONS



11CB



ETIENNE SALOME

DESIGNER
D'EMOTIONS

Il est sans aucun doute l'un des designers et artistes français les plus passionnants de sa génération. Depuis qu'il a terminé sa maîtrise au Royal College of Art de Londres en 2005, ses créations et ses œuvres d'art lui ont valu une reconnaissance internationale. Après une carrière chez Kia, Mazda et Renault, il a contribué au design de Bugatti pendant plus de 10 ans. Au cours de la dernière décennie, le designer français a contribué non seulement en tant que styliste, mais aussi en tant qu'artiste, avec ses œuvres d'art figurant sur les panneaux de porte de la Bugatti Vitesse Constantini, ainsi que des peintures originales esquissées à la main sur les applications en cuir de la Bugatti Vitesse Black Bess - élevant ces voitures au rang de véritables toiles roulantes. Le point d'orgue de sa carrière chez Bugatti fut le design de l'exclusive et unique voiture noire. En 2019, il décide d'emprunter une nouvelle trajectoire, en créant une entreprise appelée Salomé Yachts. Dans cet entretien accordé à Gentlemen Drivers, Etienne Salomé retrace son parcours d'exception, ponctué de créations qui ont marqué le monde de l'automobile.



**ETIENNE
SALOMÉ**
DESIGNER
D'ÉMOTIONS



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

Dans mes souvenirs d'enfance, je me rappelle être allé chaque année voir la course des 24 heures du Mans avec mon père, car il travaillait pour l'entreprise réalisant la retransmission vidéo de la course pour la télévision. Je pense que de me tenir sur la grille de départ, entouré de toutes ces voitures et plus tard, dans la nuit, regarder les bolides déborder à pleine vitesse dans la ligne droite des Hunaudières, m'a marqué pour la vie.

Quelle fut votre première voiture ?

Nous allions à la mer tous les ans pendant les grandes vacances et je me rappelle que je construisais toujours des voitures dans le sable, partant virtuellement pour des tours de circuit endiablés. C'est là le souvenir de mes "premières voitures" !

Le choix de vos études a-t-il été influencé par votre passion pour l'automobile ?

Depuis mon enfance, mon langage a été le dessin, c'est ma façon de communiquer. J'ai toujours pensé que si j'avais la possibilité de travailler pour ma passion, alors je n'irais jamais au travail ! C'est alors qu'après un bac scientifique, j'ai réalisé un BTS en design industriel et ensuite un Master en design de transport, afin d'allier travail et passion !

Racontez-nous dans quel contexte vous-avez décroché votre premier job ?

J'ai fait mon Master en design de transport au Royal College of Art à Londres, et pendant l'exposition de fin d'année, j'ai eu la chance de rencontrer le directeur du design du studio européen de Kia, monsieur Guillaume. Il m'a invité pour un entretien au studio de Francfort et m'a offert une place comme junior designer dans son

studio. Je suis resté deux ans à y travailler, autant sur des concepts que sur des véhicules de production. Ce fut mon premier travail.

Le fait d'avoir plusieurs centres d'intérêt, notamment la peinture, la sculpture, la photographie, vous a-t-il facilité votre mission de designer automobile ?

J'ai fait beaucoup de dessins de modèles vivants pendant mes études. Cela m'a permis d'apprendre les proportions du corps humain et de développer un œil pour les proportions parfaites, pour le respect des règles d'or. Tout projet de design automobile commence également par rechercher des proportions parfaites.

Que cherchez-vous derrière la présentation de vos créations, au Salon de Rétromobile ?

Le Salon de Rétromobile est le premier événement du calendrier de l'année. C'est l'occasion de se retrouver dans mon environnement natal parisien, les nombreuses ventes aux enchères et expositions font que beaucoup de passionnés se retrouvent à ce moment de l'année. La galerie des artistes fait partie des immanquables à visiter pendant le Salon. La sélection d'une quarantaine d'artistes exposant sur le thème de l'automobile est envoiante, c'est une ambiance unique, qui offre une exposition comme nulle part ailleurs. J'espère que ce type d'exposition pourra se refaire bientôt.

Comment résumez-vous votre expérience chez des constructeurs généralistes, tels que KIA, Mazda et Renault ?

Ces marques m'ont permis de rencontrer beaucoup de designers, tous avec un style différent et avec leurs propres processus de création. À la fin, pour toutes ces marques, ce sont les mêmes outils de création, le même papier, les mêmes crayons. Elles sont toutes à





Bio express :

1980 : naissance à Paris.

2005 : Obtention d'un master's Degree au Royal College of Art, à Londres

2007 : nommé chef de projet pour la collaboration entre Bugatti et Hermès, qui a donné naissance à la Bugatti Veyron FBG, en édition limitée.

2015 : prend en charge la responsabilité du département produits de Bugatti.

2019 : Crée son entreprise Salomé Yachts.



ETIENNE SALOMÉ

DESIGNER
D'EMOTIONS

la recherche d'un design intemporel, mais chacune dans son style.

Votre grand rêve était d'intégrer Bugatti. Pourquoi ?

Bugatti est la seule marque automobile qui a ses racines dans le monde des arts, car elle a été créée par une famille d'artistes. Cela m'a permis de garder un lien très étroit entre les deux mondes, art et design. Cette idée d'art et de recherche de la perfection m'a toujours passionnée.

Qu'est-ce qui diffère Bugatti des autres marques, du point de vue du design ?

Bugatti est en constante recherche de perfection, d'une certaine sensualité, plus que de simplicité. Ce n'est pas seulement un style et une rigueur Bauhaus, c'est un design et un chef d'œuvre mémorable, invitant à un nouveau voyage ou à une nouvelle expérience.

Vous avez déclaré que votre plus grande réalisation est la voiture noire. Racontez-nous cette expérience ?

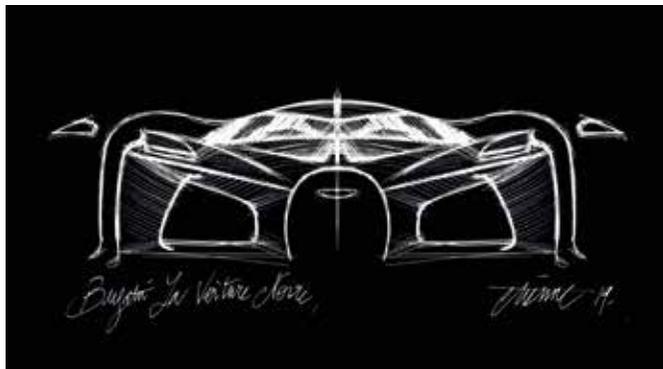
J'ai toujours admiré le travail de Jean Bugatti, le fils d'Ettore Bugatti. Son plus grand chef d'œuvre est la Bugatti 57SC Atlantic. Une des quatre voitures produites était la voiture personnelle de Jean, peinte en noire et surnommée: "La Voiture Noire". L'idée d'utiliser le W16 produisant 1.500 ch de la Bugatti Chiron, avec une carrosserie unique inspirée du modèle le plus élégant de la marque fut proposée à un client, qui accepta immédiatement. Le résultat a été une Bugatti unique, la voiture neuve la plus chère au monde, fabriquée sur mesure pour son client. Ce projet marque pour moi, la fin de 12 années de travail pour cette marque hors du commun.

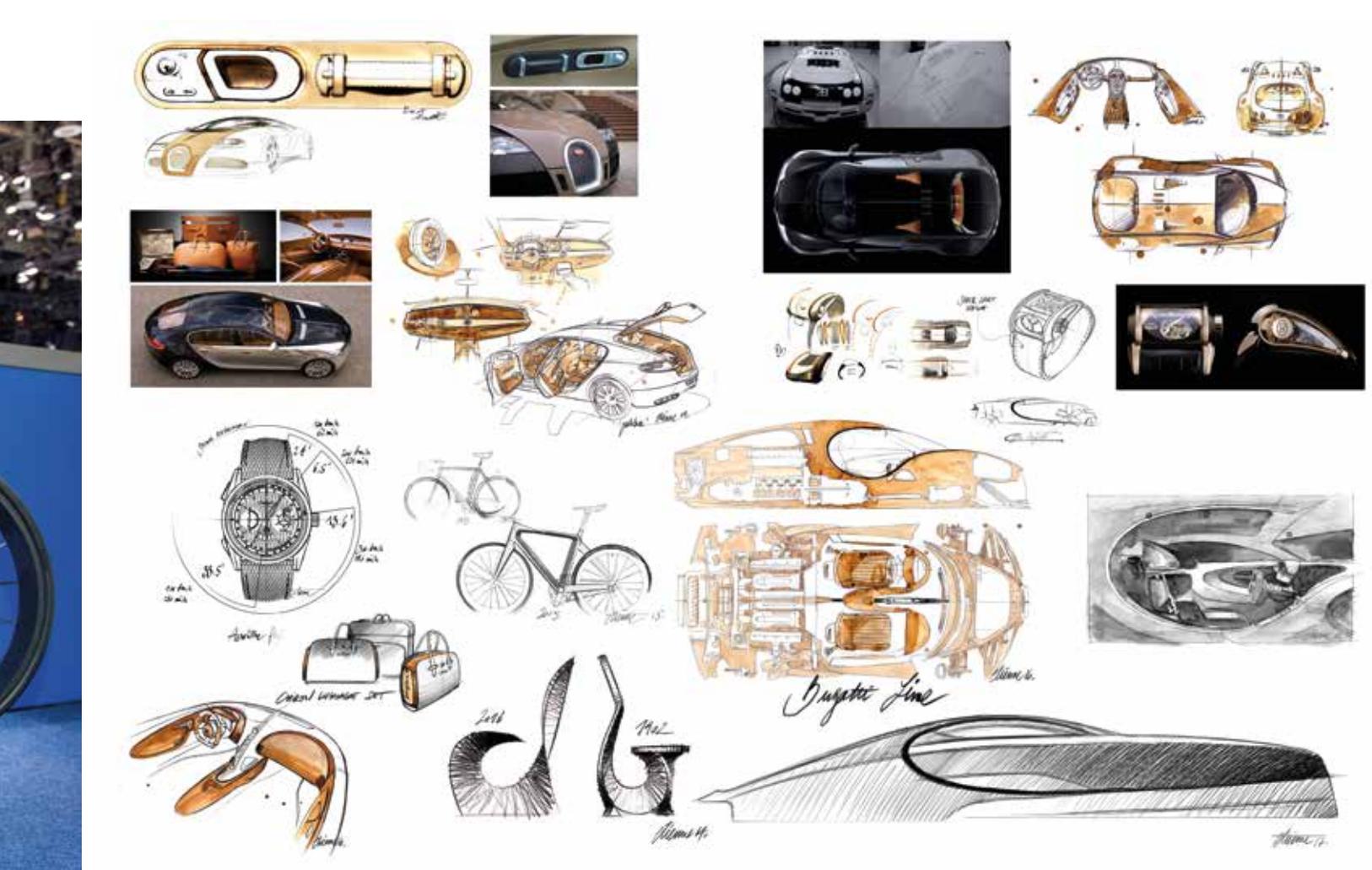
Qu'est-ce qui vous a poussé à quitter Bugatti et à vous lancer dans le design des yachts ?

Avec le décès de Monsieur Ferdinand Karl Piëch en août 2019, la marque a perdu son commanditaire et rien n'a plus été pareil. En regardant des personnes comme Christian von Koenigsegg ou Horacio Pagani, je me suis dit que ces personnes suivaient leurs rêves, pas ceux de quelqu'un d'autre et l'ouverture sur le monde nautique, celui des hyper-yachts, est mon nouveau rêve !

Possédez-vous des voitures de collection ?

Quand j'ai commencé à travailler pour Bugatti, je n'étais qu'un simple designer et personne chez Bugatti ne voulait me "prêter" un Bugatti Veyron afin de faire l'expérience de conduite de la supercar de Molsheim. Afin d'apprendre le plus possible sur la marque et dessiner son futur, j'ai acquis une Bugatti EB110 GT, bleu de France, que j'affectionne particulièrement.





Quelles sont les voitures anciennes ou contemporaines qui vous font rêver ?

Des modèles mythiques : Bugatti 57SC Atlantic, Mercedes Benz 500 K Autobahnkurier, Bentley 4 1/4 litres withpourtout body et Auto-Union Type C Streamliner. Ces automobiles sont des sculptures, des chefs d'œuvres mobiles. Dans un garage de rêve, je pourrais me lever la nuit pour les regarder, immobiles, imaginer leurs voyages, la lumière sur leurs carrosseries, penser aux personnes qui ont réalisé ces projets. J'adore également des automobiles comme la Bugatti Chiron ou la Koenigsegg Gemera, qui sont des automobiles provenant partiellement de mes propres rêves !

Quels sont vos hobbies ?

Pour faire du design, il faut réaliser des produits qui peuvent attirer beaucoup de personnes ou de clients. L'art comme hobby me permet de m'évader du quotidien et ouvre les portes infinies de la création. Le véritable artiste ne cherche pas à être aimé. L'art, on le fait pour soi-même. Quand je suis devant la toile ou assis avec un carnet de croquis ouvert, j'ai la possibilité de m'exprimer moi-même et de montrer mes plus profondes motivations.

par Hamid Benmaarouf

BUGATTI EB 110 LA FLÈCHE BLEUE DE MOLSHEIM

Vous connaissez bien Bugatti. Elle a réécrit les règles et les records des supercars au cours des 15 dernières années, avec la puissante Veyron et la encore plus puissante Chiron. Mais les lecteurs d'un certain âge sauront que l'histoire moderne de Bugatti ne se résume pas à ces deux modèles-là. Il y a aussi l'EB110.





IMPORTATEUR
MOTORS PARIS

MONTE
CARLO
TMC

34

MONTE
CARLO
TMC

presse Informatique
MICHELIN

Esso

ULTRON

PAYS DE BRETAGNE

RETRO
MOBILE



JVC

BBS

SPORT AUTOMOBILE
pement

ito
passion



Son nom est significatif : EB représente les initiales du fondateur de la société Ettore Bugatti, tandis que 110 marque l'anniversaire qu'il aurait célébré le 15 septembre 1991.

À la fin des années 1980, de nouvelles supercars ont vu le jour à une vitesse incroyable. Certaines, comme la Ferrari F40 et la Porsche 959, ont été un succès, d'autres, comme la Cizeta V16 et la Yamaha OX99-11, ont été un échec total, mais les plus intéressantes sont sans doute les voitures qui ont atterri au milieu, comme la Jaguar XJ220 et la Bugatti EB110. Lorsque la Bugatti EB110 a été dévoilée au monde entier le 15 septembre 1991, cela faisait 35 ans que la marque autrefois célèbre n'avait pas sorti de nouvelle voiture de sport. Le propriétaire de la société, Roman Artioli, était un défenseur passionné de la marque et, après avoir acheté les droits de celle-ci et être devenu président de Bugatti Automobili SpA en 1987, il a entrepris de concevoir une supercar adaptée aux modèles techniquement avancés, parmi lesquels Bugatti était autrefois réputée. Soucieux de conserver et de développer son riche héritage, Artioli avait choisi cette date exacte de septembre car elle coïncidait avec le 110e anniversaire d'Ettore Bugatti. L'usine avait elle aussi été ouverte le même jour l'année précédente et, bien que tout à fait moderne, elle avait intégré la porte d'entrée originelle de l'ancienne usine Bugatti de Molsheim. La nouvelle usine n'est cependant pas en France, mais dans la région d'Emilie-Romagne, près de Modène à Campogalliano. À proximité des marques établies telles que Ferrari, Lamborghini et Maserati, un tel lien avec le passé était essentiel, pour que les clients se sentent liés au nom Bugatti. À l'ouverture de l'usine, 77 modèles historiques de Bugatti bordaient les rues. S'appuyant sur certains des meilleurs ingénieurs, designers et mécaniciens de l'industrie, Romano Artioli était prêt à créer la voiture de sport de ses rêves, n'épargnant aucune dépense et utilisant les matériaux les plus récents et les plus avancés : la Bugatti EB110 était née. Son nom est significatif : EB représente les initiales du fondateur de la société Ettore Bugatti, tandis que 110 marque l'anniversaire qu'il aurait célébré le 15 septembre 1991, date à laquelle les trois premiers exemplaires ont dévalé les Champs-Élysées à Paris. Produite de 1991 à 1995, la Bugatti EB110 a moteur central partage de nombreux concepts de design avec Lamborghini, Ferrari et Lancia. Ceci est dû à l'apport de différents ingénieurs italiens tout au long du développement de la Bugatti EB110. La conception originale qui a débuté avec Marcello Gandini en 1988, a été transmise à Giampaolo Benedini, après que Gandini ait résisté aux suggestions de la direction de Bugatti de modifier la conception. Des caractéristiques innovantes comme le châssis monocoque en fibre de carbone, la transmission intégrale et l'aérodynamique active ont été apportées par Paolo Stanzani, un ancien employé de Lamborghini et Nicola Materazzi, qui avait de l'expérience avec Lancia et Ferrari. Les portes en ciseaux et le capot moteur en verre de Gandini ont été intégrés dans la conception finale,



Lorsque la Bugatti EB110 a été dévoilée au monde entier le 15 septembre 1991, cela faisait 35 ans que la marque autrefois célèbre n'avait pas sorti de nouvelle voiture de sport.

malgré son absence remarquée des dernières étapes du développement. Enfin, la Bugatti EB110 GT était équipée d'une aile arrière sensible à la vitesse et de volets d'air actifs, tandis que La Bugatti EB110 Super Sport était dotée d'une aile arrière fixe et de panneaux de carrosserie légers en fibre de carbone, à l'intérieur comme à l'extérieur. La voiture elle-même était radicale. Un châssis en aluminium a été abandonné au profit de la fibre de carbone, mais il y avait une transmission intégrale,

les dernières aides électroniques à la conduite et un V12 sur mesure. Bien que les performances de pointe soient primordiales, l'EB110 a également été conçue pour être confortable, avec des sièges électriques, la climatisation et des matériaux de qualité supérieure sur chaque surface. Le moteur de l'EB110 était lui aussi une œuvre d'art, produisant 560 ch à partir d'un V12 quad-turbo de 3,5 litres. La voiture était également équipée de deux différentiels et d'une transmission intégrale,



ce qui lui permettait d'atteindre une vitesse de 100 km/h en seulement 3,5 secondes et de dépasser la vitesse de 335 km/h. La version Super Sport, arrivée l'année suivante, disposait de 611 ch et pouvait atteindre 352 km/h, réduisant le temps de 0 à 100 km/h de 0,2 seconde. Ces chiffres étaient suffisamment bons pour lui permettre d'établir des records du monde pour l'accélération la plus rapide, la voiture de sport de série la plus rapide, la voiture de sport la plus rapide fonctionnant à l'essence

et la voiture de série la plus rapide sur glace. Les voitures de course d'usine développaient 670 ch et participaient à la série américaine IMSA, ainsi qu'aux 24 heures du Mans et à Daytona. L'EB110 a été dévoilée au public à Paris le 14 septembre 1991, à l'occasion du 110e anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti. Les critiques des médias ont été très positives, tandis que la vente d'une SS jaune au jeune Michael Schumacher a apporté une publicité bienvenue. Malheureusement, le ralentissement de



l'économie mondiale et l'investissement ultérieur d'Artioli dans Lotus ont accumulé un passif insurmontable, ce qui a entraîné la fermeture des installations de production, après la fabrication de 96 EB110 et de 32 variantes de l'EB110 Super Sport seulement. Suite à la faillite de Bugatti, Dauer a acheté un certain nombre de châssis

inachevés, transformant cinq d'entre eux en "Dauer EB110S", avec une carrosserie en carbone intégral, permettant d'économiser 200 kg, jusqu'à 526 kW et un intérieur amélioré. Au total, on estime que 136 EB110 ont été construits, mais personne ne le sait vraiment ! Heureusement pour la marque, peu de temps après, le groupe Volkswagen a repris



ses droits et a contribué à revitaliser Bugatti, pour lui permettre d'atteindre de nouveaux sommets. Il n'en reste pas moins que sans les efforts d'Artioli, la marque n'aurait peut-être jamais ressuscité, comme le dit Stephan Winkelmann, président de Bugatti : "Avec l'EB110, Romano Artioli a réussi à faire une grande voiture de sport. Grâce à son

initiative et à ses efforts, la Bugatti a été remise au goût du jour". Si l'EB110 reste la seule Bugatti qui n'ait pas été construite à Molsheim, son héritage demeure et elle fait autant partie de l'histoire de Bugatti que toutes ses créations antérieures ou postérieures.



Parmigiani Bugatti Super Sport

La montre des records

Au poignet du pilote d'essai Bugatti Pierre-Henri Raphanel, roulant à une vitesse de pointe de 431 km/h, la dernière création iconique de Parmigiani - la nouvelle montre Bugatti Super Sport - est le modèle parfait pour accompagner les records jusqu'à la fin des temps et devenir une légende. Il s'agit d'une édition limitée à 30 exemplaires.

Le calibre Parmigiani 372 à remontage manuel (réserve de marche de 10 jours) a été conçu en deux plans, afin de s'adapter aux contours de la nouvelle montre Bugatti. Au poignet, le mouvement de la montre est affiché avec un angle de 30°. Sur la face supérieure, les ponts du balancier et de la roue d'échappement forment un arc qui rappelle l'ovale de la Bugatti. Le balancier à vis, fabriqué à Atokalpa - l'usine de décolletage de la manufacture Parmigiani - est parfaitement visible, tout comme le pont central circulaire de réserve de marche, avec une échelle graduée sur 10 jours. D'une esthétique saisissante, les roues du train sont à nouveau taillées en forme de roues de voiture, le plateau et ses 10 ponts, conçus et décorés selon les critères exclusifs de Parmigiani, reprennent le système de piliers déjà utilisé sur le Calibre 370. Au total, six cristaux de saphir révèlent les 337 composants impressionnants de la nouvelle Bugatti Super Sport, qui est étanche à 10 mètres. La roue des heures en fibre de carbone, visible à travers le centre ajouré du cadran, est un hommage à la Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. Les aiguilles, les index en applique et le compteur sont repris dans la même nuance d'orange que celle utilisée sur la Veyron "record du monde", en édition limitée.

Le profil très effilé de la Bugatti Super Sport rappelle le corps d'une aile, mais l'inspiration pour le design réside dans la forme iconique des cornes du boîtier d'une montre Parmigiani. D'une complexité rare dans l'horlogerie, le design du nouveau boîtier en or blanc 18 ct de la Bugatti reproduit les lignes tendues des ailes de la Bugatti Veyron. Brossés ou polis, les plans inclinés et les biseaux sont animés par des effets de lumière contrastés, pour révéler ses volumes généreux. Les courbes aérodynamiques de la montre, qui rappellent celles de la Bugatti Veyron de 1.200 ch, sont assorties d'un bracelet Hermès intégral, spécialement créé pour l'occasion.





Davidoff Houston Exclusive 2018

Une note de raffinement

Les signatures sont les originaux incontestables du monde du cigare. Classique, intemporel et élégant dans tous les sens du terme, le doux mélange Signature permet aux parfums floraux frais de se mêler à des notes terreuses et boisées, révélant une pointe de douceur, qui laisse un arrière-goût caractéristique, net et crémeux. Ayant résisté à l'épreuve du temps, le mélange Signature représente l'essence même du temps magnifiquement rempli.

Le Davidoff Houston Exclusive 2018 est un mélange exclusif créé pour le magasin Davidoff de Houston, situé à River Oaks. Un cigare riche offrant des notes d'espresso doux, de noisette, de chocolat, de bois de chêne et une sensation d'épice chili. L'arôme met en valeur les notes d'épices, de chocolat et de bois.



18 TORO CIGARS

ely
and
o
lled
t to



HOUSTON

EXCLUSIVE 2018



par Antoine Delmas

Étienne Salomé

1980 (Paris)

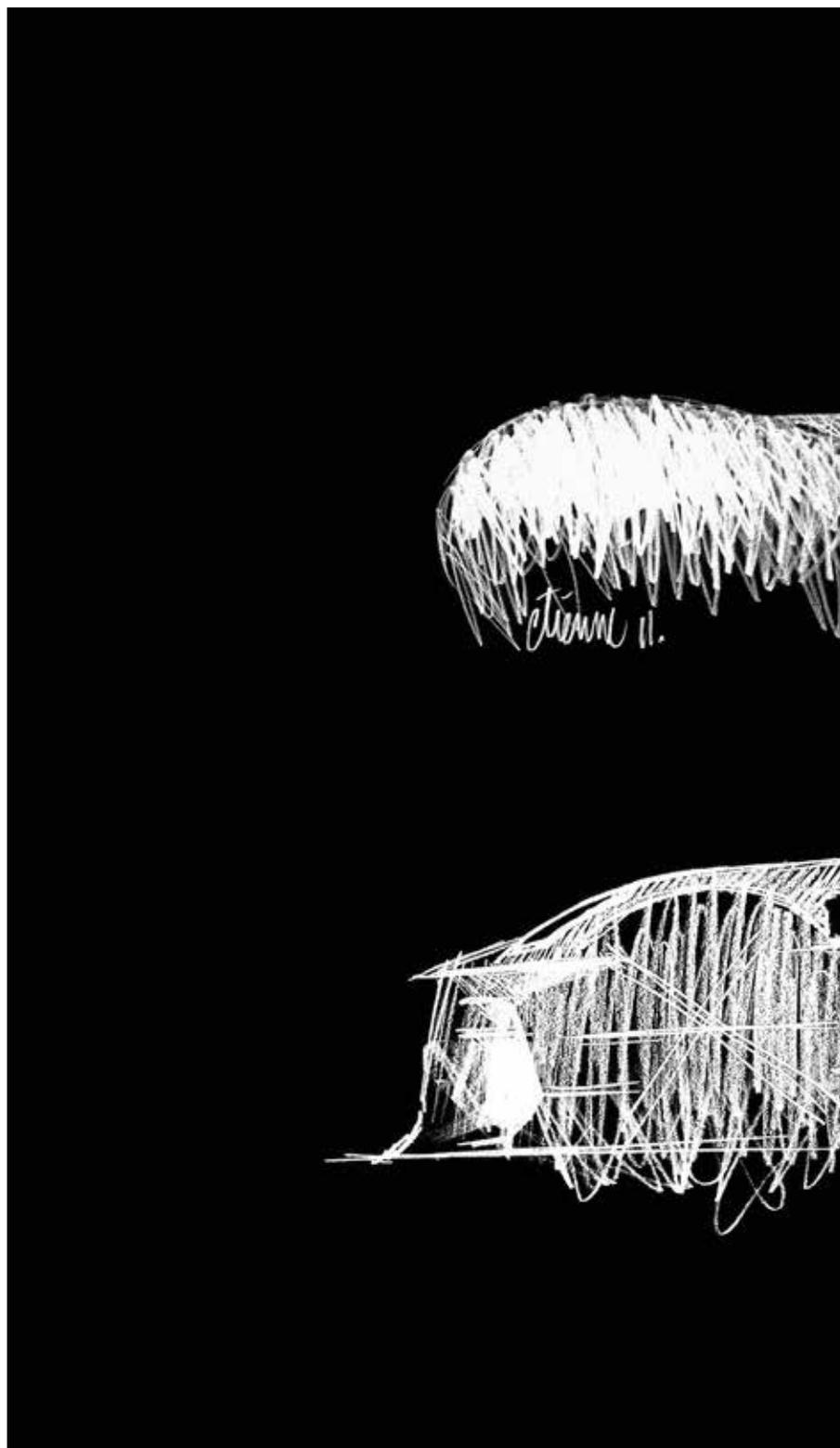
1980 : naissance à Paris.

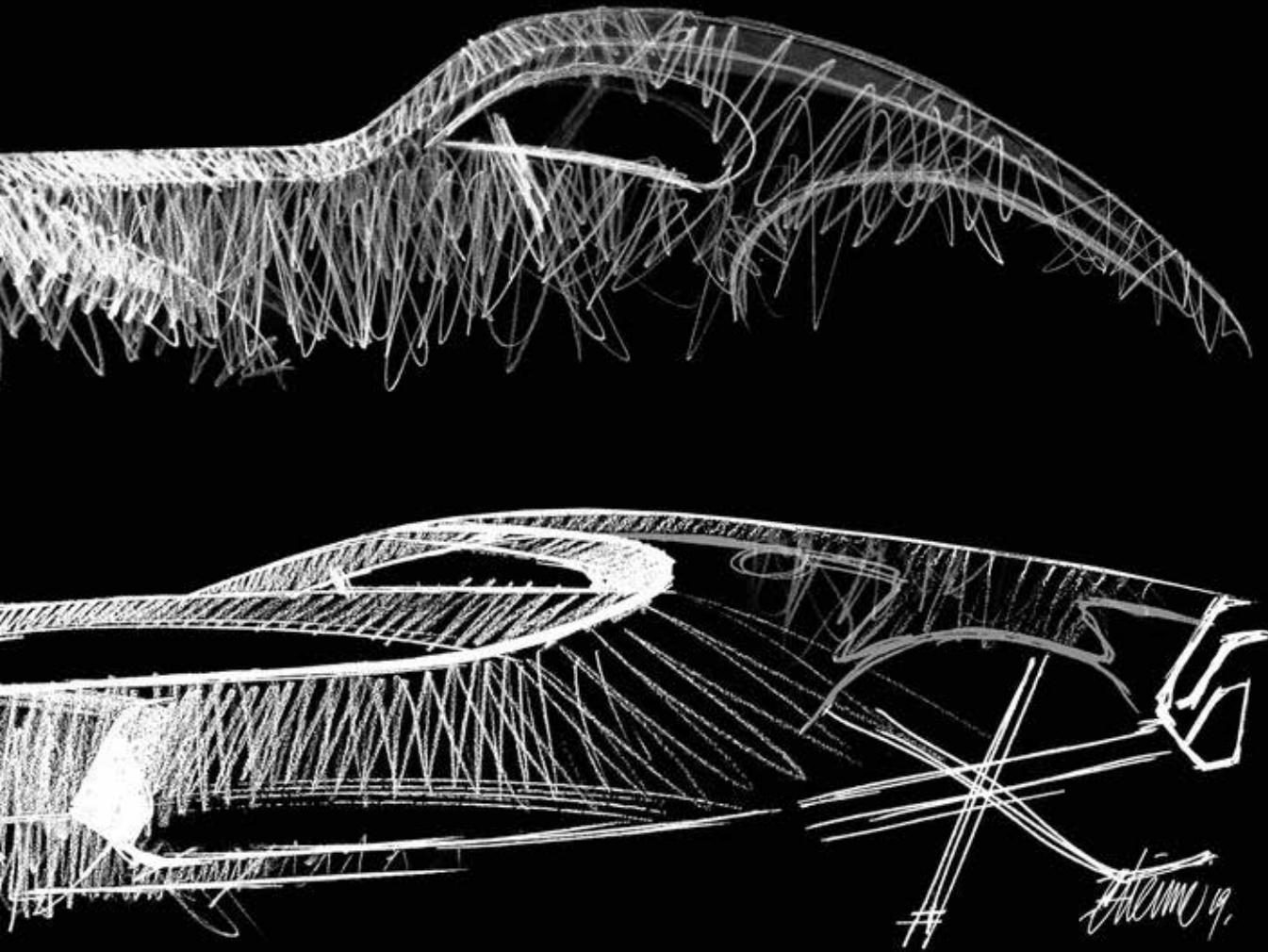
2005 : obtention d'un master's Degree au Royal College of Art, à Londres

2007 : nommé responsable du design intérieur de Bugatti.

2015 : nommé assistant du directeur du design de Bugatti.

2019 : Crée son entreprise Salomé Yachts.





2011



2012



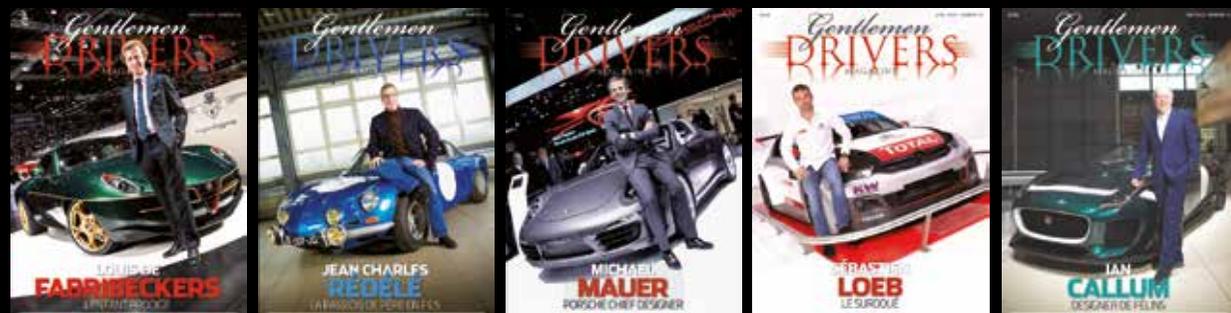
2013

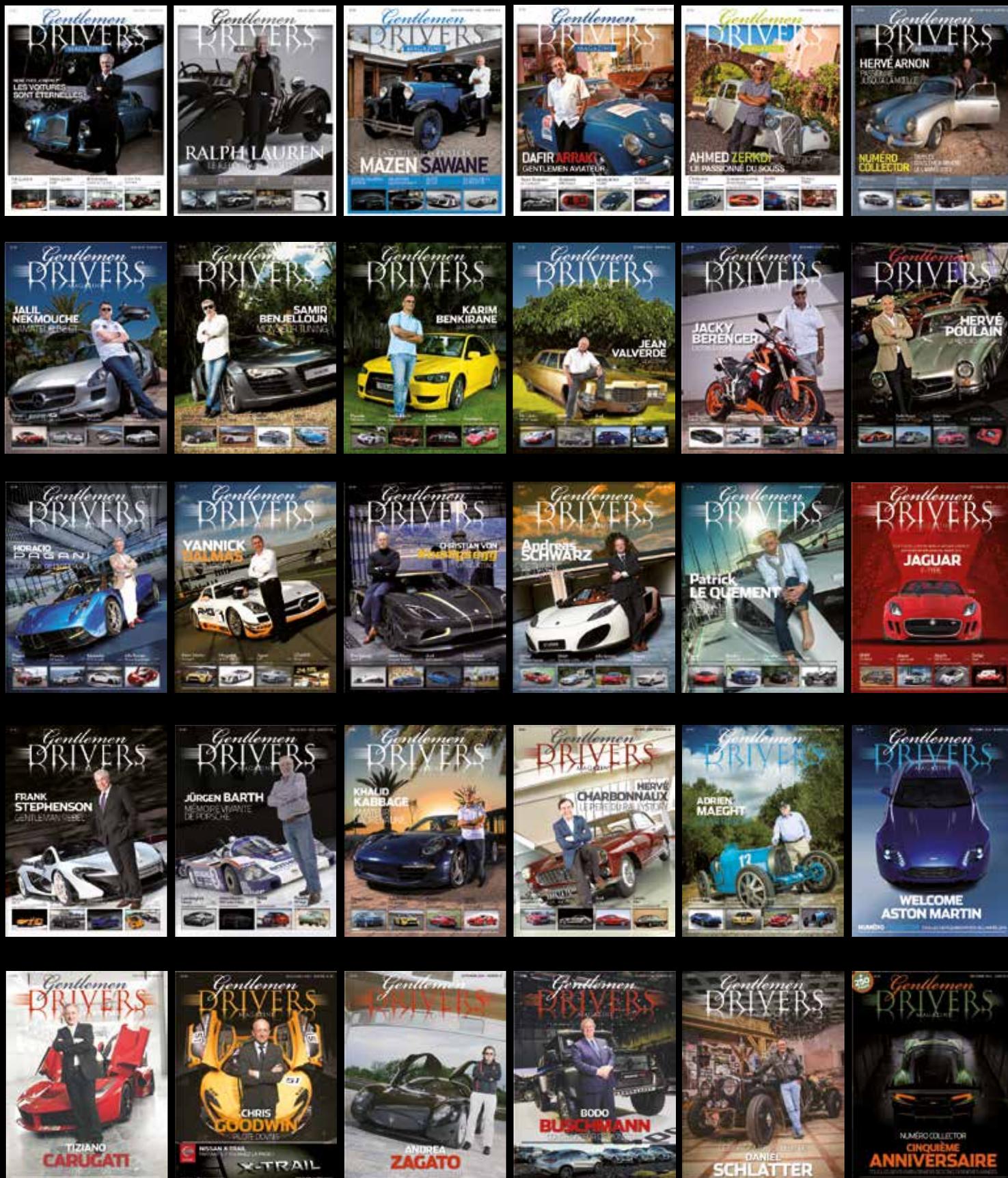


2014

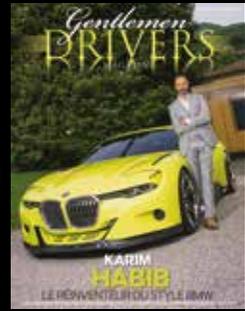
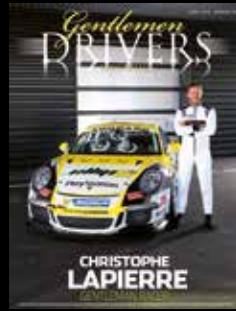
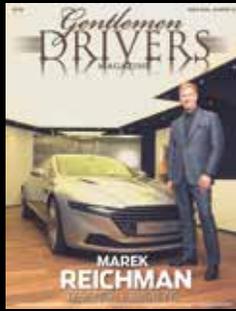
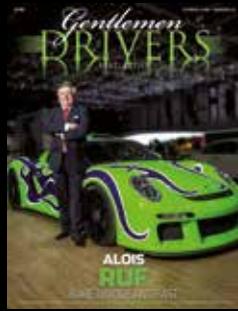
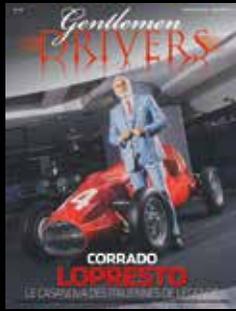


2015

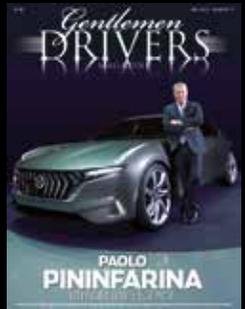
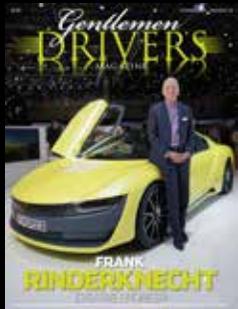
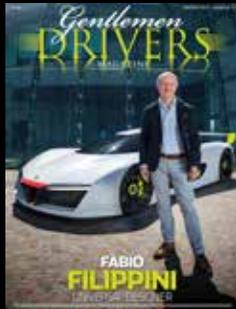




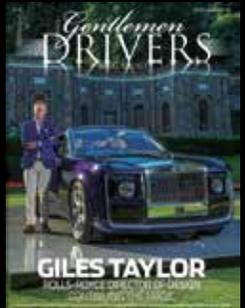
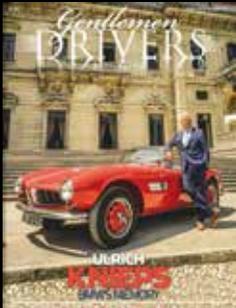
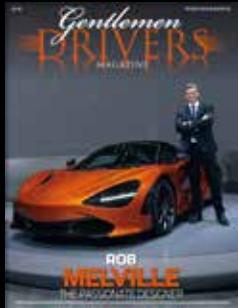
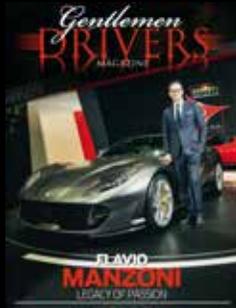
2016



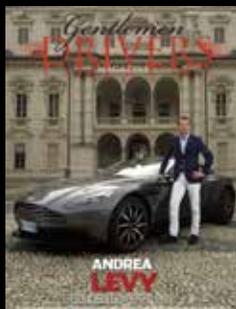
2017



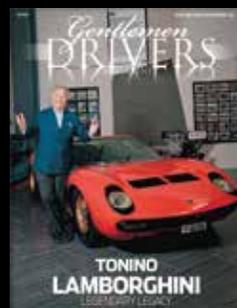
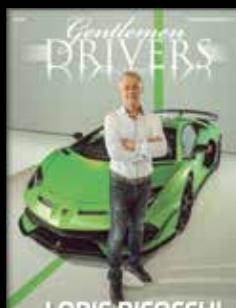
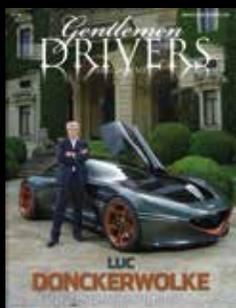
2018

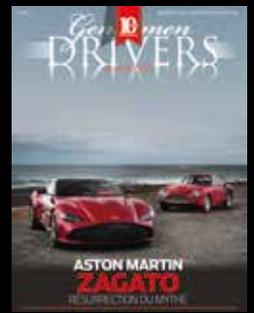
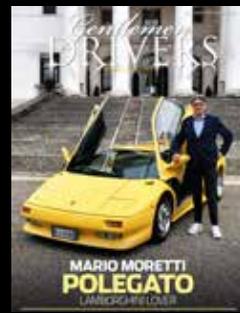
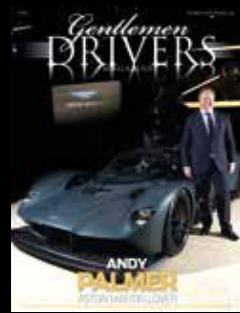
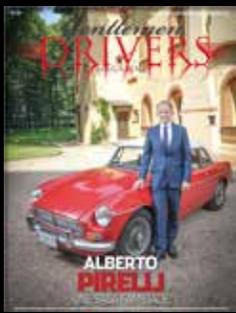
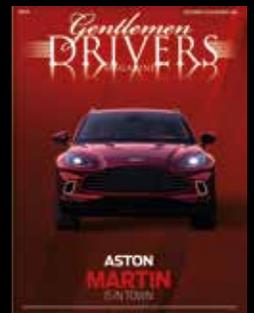
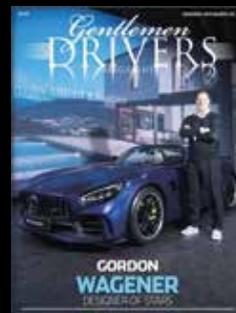
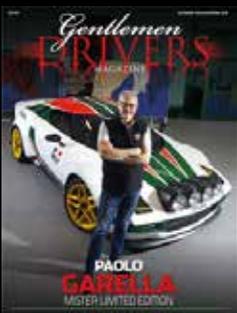
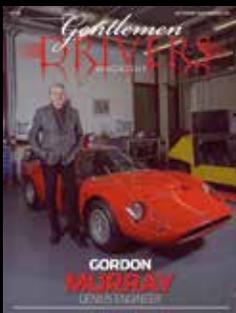
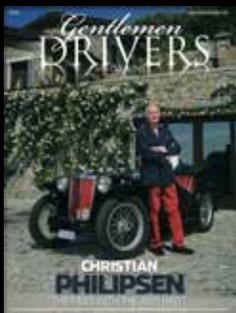
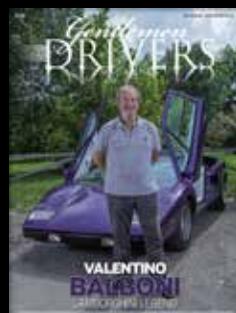
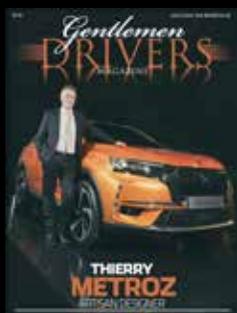
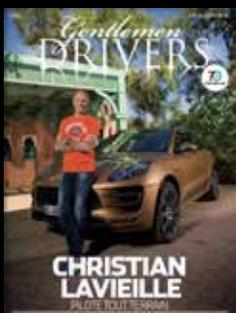
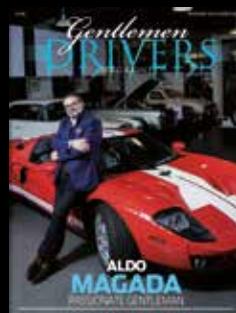
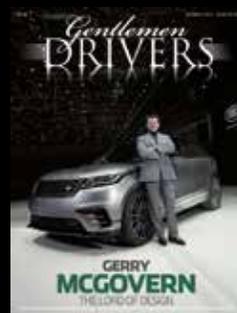
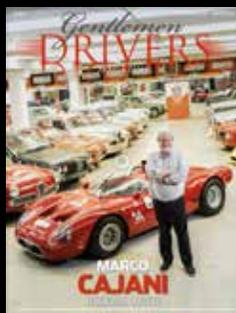
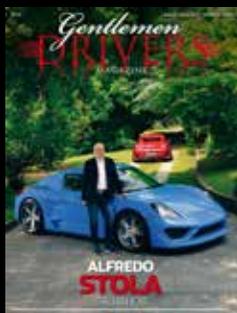
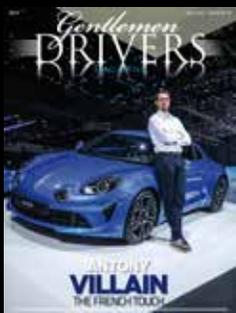
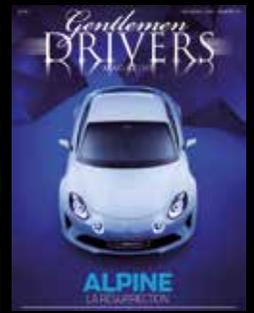
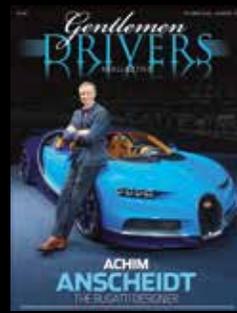
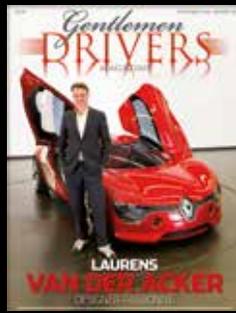
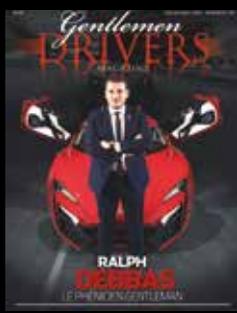
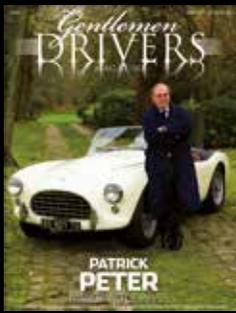


2019

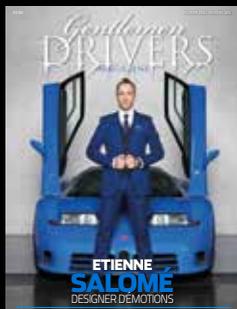


2020





2021



Bulletin d'abonnement

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

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





RMA

ROYALE
MAROCAINE
D'ASSURANCE

EN TOUTE SÉRÉNITÉ

Renouvelez votre

confiance en l'avenir

AUTOMOBILE

Chez RMA, renouvelez votre assurance Automobile en ligne et recevez votre attestation gratuitement à votre domicile, en toute sécurité et sans vous déplacer.

Rendez-vous sur www.rmaassurance.com

Pour plus d'informations, contactez votre assureur conseil.

 **080 200 13 20**



Nouvelle Classe S. L'incarnation du luxe.

Alliance parfaite entre la précision artisanale et l'avant-garde technologique, la Nouvelle Classe S dernière génération offre plus d'innovations, de sécurité et de confort que jamais. Équipée des technologies les plus révolutionnaires, elle réinvente la notion même de luxe automobile, en faisant de chaque trajet un voyage extraordinaire dans un havre de paix et de bien-être.

Mercedes-Benz

The best or nothing.

