

Gentlemen **DRIVERS** MAGAZINE



FABIO
FILIPPINI
UNIVERSAL DESIGNER

CONÇUE PAR UN
SCULPTEUR ITALIEN

LA PERFORMANCE
DANS LES MOINDRES DÉTAILS

Giulia Diesel à partir de **359 900 Dhs**

Design italien, technologie de pointe et esprit audacieux, la nouvelle ALFA ROMEO GIULIA marque une nouvelle ère grâce à une personnalité plus forte, un contenu plus riche et un comportement routier exceptionnel. Découvrez la, dès aujourd'hui, chez votre concessionnaire Alfa Romeo le plus proche.



ALFA ROMEO GIULIA

La meccanica delle emozioni



CASABLANCA - JEEMO CARS : 316, BD MOHAMED ZERKTOUNI - TÉL.: 05 22 48 17 18. • ITALCAR : TÉL.: 06 64 77 57 09. • RABAT : ROUTE DE CASABLANCA, ANGLE AVENUE HASSAN II, RUE ABBAS IBN FARNAS - TÉL.: 06 61 04 42 56.
• MARRAKECH - MANISS AUTO : KOUDIAT LAABID, ROUTE DE CASABLANCA - TÉL.: 05 24 30 91 01 - 05 24 30 21 14. • FÈS - ÈTS MERNISSI : ROUTE DE MEKNÈS, ARRONDISSEMENT ZOUAGHA, COMMUNE URBAINE DE FÈS - TÉL.: 05 35 62 22 32.
• EL JADIDA - STOKVIS AUTOMOTIVE : KM 4, ROUTE DE MARRAKECH, BD BIR ANZARANE - TÉL.: 05 23 37 76 10/09. • AGADIR - FENIE BROSSETTE : ROND-POINT 4.0, N°46, DCHEIRA ELJHADIYA - TÉL.: 05 28 32 25 81/82. • KENITRA-VENICIA MOTORS : ANGLE AVENUE MOULAY YOUSSEF ET AVENUE YOUSSEF IBN TACHFINE - TÉL.: 05 37 37 65 89.

Édito



Ahmed Kseibati

Le début d'année est toujours signe de bilan et de nouvelles résolutions. Nous entamons notre 7^e année d'existence, toujours avec le même enthousiasme et surtout une passion plus forte que le premier jour. Si, depuis notre début, nous n'avons cessé d'évoluer, cette année écoulée a été la consécration pour Gentlemen Drivers. Nous avons pu côtoyer les plus grands noms du design automobile, que ce soit dans le cadre de nos entretiens mensuels ou dans celui des Gentlemen Drivers Awards. Pour répondre à vos attentes, chers lecteurs, cette année encore, nous ferons de notre mieux pour vous présenter les passionnés de l'automobile que nous avons eu l'occasion de rencontrer.

Et il faut dire que ce cru 2017 commence très bien, puisque l'entretien de ce mois a été consacré à l'Italien Fabio Filippini, qui est à la tête du design de Pininfarina. Vous découvrirez le parcours particulier de ce designer universel qui lui permet d'avoir une vision unique. En ce début d'année, l'heure est à la fête pour le marché automobile marocain, qui vient de signer un nouveau record, avec des ventes qui ont dépassé toutes les attentes pour atteindre 163.110 unités, soit une croissance de 23,6%. Cette tendance haussière a été enregistrée chez presque toutes les marques, mais surtout chez le trio de tête, composé de Dacia, Renault et Ford. Mais ce n'est pas tout, puisque dans ce premier numéro de l'année, vous retrouverez également la décoiffante Mercedes S65 AMG Cabriolet, la Honda NSX ou encore le Nissan Navara, sans oublier nos pages dédiées au life style des Gentlemen Drivers. Vous souhaitant bonne lecture, je vous donne rendez-vous, chers lecteurs, au mois prochain.

CASABLANCA: 99.2 FM - RABAT: 105.4 FM - MARRAKECH: 101.2 FM - AGADIR: 102.4 FM - ESSAOUIRA: 102.0 FM - EL JADIDA: 98.0 FM - SAFI 100.4 FM - SETTAT: 102.4 FM

WWW.LUXERADIO.MA



LUXE ^{LR} RADIO
— ACCÉDEZ À L'ÉTAT D'ESPRIT DU LUXE —



LES MATINS LUXE
7H30-10H

DE GAUCHE À DROITE : TALAL CHAKIR, MURTADA CALAMY, SARA RAMI, MOHAMED OULKHOUIR, YASMINA EL KADIRI,
NAIMA MOUADDINE, RACHID ACHACHI, DRISS JAYDANE, DONIA HACHEM, MELANIE FRERICHS-CIGLI ET AZIZ BOUCETTA

Sommaire

8 Motors

- 8/10 **L'actu** En bref **Nationales** par Youssef Bennour
12/14 **L'actu** En bref **Internationales** par Myriem Cherkaoui
16/19 **ActuEvenement** Essai Porsche Cayenne par Youssef Bennour
20/25 **ActuEvenement** Essai Renault Mégane par Myriem Cherkaoui
26/29 **ActuEvenement** Mehdi Bennani Une belle saison par Myriem Cherkaoui
30/33 **AutoConcept** Pininfarina h2 Speed Concept par Youssef Bennour
34/38 **AutoException** Mercedes Benz S65 AMG Cabriolet par Youssef Bennour
40/45 **AutoException** Jaguar F-Pace S par Myriem Cherkaoui
46/51 **AutoException** Honda NSX par Youssef Bennour
52/57 **AutoException** Nissan Navara par Myriem Cherkaoui



58 > 69 Entretien du mois **Fabio Filippini**

Universal Designer par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

- 70/77 **AutoLégende** Pininfarina par Youssef Bennour
78/79 **MotoException** Vanguard Roadster par Lina Mouafak

80 L'Homme

- 80/81 **Montres** Jaeger-LeCoultre : Duomètre Sphérotourbillon Moon par Lina Mouafak

82 Lifestyle

- 82/83 **Cigare** Partagas Maduro N°1 par Antoine Delmas
84/87 **Evasion** Daytona International Speedway par Lina Mouafak
88/89 **Art** Ghodrati DELBASTEH par Antoine Delmas

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas - Youssef Bennour - Lina Mouafak - Hamid Benmaarouf - Myriem Cherkaoui** Assistante de direction **Bouchra Belatchane** Responsable Financier **Lamia Benkirane** Relecture et correction **Habib El Amrani** Direction Artistique **Hicham Zemmar** Photographe **Hicham Zemmar** Impression **Edit** - www.edit-imprimerie.com **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



70



46



80



58



20



40



52



82



30



78



34

Hyundai Maroc Collaboration avec BASF Maroc



Hyundai Maroc vient de signer une collaboration avec le Groupe BASF, qui est le premier et unique fournisseur au Maroc de la gamme hydrodiluable respectant les normes COV (Composés organiques volatils). Cette collaboration concerne plus précisément sa marque de peintures premium R-M qui aura pour objectif d'offrir aux ateliers de carrosserie Hyundai des solutions avant-gardistes avec des options écologiques à travers de nouvelles technologies pour une réparation de véhicules dans les meilleures conditions. En effet, Hyundai Maroc qui s'est toujours positionnée en tant qu'entreprise citoyenne continue de prouver son engagement, environnemental à cette occasion. Le choix de ses partenaires se fait sur la base de leur savoir-faire mais surtout à leur capacité à proposer des solutions innovantes permettant de pérenniser son développement dans le respect de l'environnement et la santé de son capital humain. Pour mener à bien cette collaboration les équipes de Hyundai auront droit à un programme de formation complet de R-M à travers tout le Maroc.

Les ventes de voitures s'envolent

Comme le laissaient présager les chiffres de vente des derniers mois, le cru 2016 a été excellent au point de dépasser les attentes des importateurs de voitures au Maroc. Les statistiques de l'Association des Importateurs de Véhicules Automobiles Montés au Maroc (AIVAM) sont sans appel : 163.110 unités ont été écoulées, soit une croissance de 23,6%. Un résultat à imputer certes à l'effet du Salon Auto Expo mais aussi au dynamisme des importateurs qui ont rivalisé à coup de promotions et de modes de financement avantageux. Une stratégie qui a permis d'appâter le chaland. Mais au-delà du gain engrangé par le secteur qui continue à afficher une santé insolente dans un contexte économique plutôt

morose, c'est l'objectif de renouvellement du parc fixé par les autorités qui semble en voie de réalisation. Si cette embellie a profité à l'ensemble des importateurs, c'est le trio de tête composé de Dacia, Renault et Ford qui a drainé le plus de clients. Indéboulonnable, la marque roumaine rempile à la tête du classement avec des immatriculations s'élevant à 42.279, soit une croissance de 16,37%. Quant à la marque au losange, elle occupe la seconde place avec un volume de 17.121 et une hausse conséquente de 45,82%. Le podium est complété par Ford qui s'adjuge la troisième position avec 14.502 unités et une progression de 40,99%.

S'agissant du segment du luxe, les affaires sont également au beau fixe. En termes de ventes, BMW a pu faire mieux que sa rivale Mercedes. La marque à l'hélice a réussi à écouler 2.826 voitures, soit une hausse de 27,34%. Quant à la marque à l'étoile, elle affiche un bond de 25,28% se traduisant par 2.726 ventes. Enfin, pour Audi, le nombre des immatriculations a atteint 2.065 unités, soit une croissance de 12,29%.

SAHAM accélère le process d'expertise et d'indemnisation



Le leader de l'assurance automobile au Maroc, SAHAM Assurances, innove en lançant sur le marché un service d'expertise et d'indemnisation rapides. Baptisé « check auto ja laandek », ce service assure une expertise rapide et par conséquent une indemnisation rapide, faisant gagner beaucoup de temps à l'assuré. Ainsi, en seulement trois heures après le sinistre, l'assuré touche son indemnité. Pour cela, l'assuré doit appeler SAHAM assurances en indiquant le lieu de l'accident. La compagnie dépêche un constateur, qui prendra des photos des dégâts du véhicule et les enverra tout de suite à l'expert. L'expertise des dommages subis sera faite dans l'heure sur la base des photos prises par le constateur. En outre, l'assuré a droit à un service SMS Push « Rak Zala bal », un service proactif qui permet d'une part à l'assuré de recevoir des informations par SMS sur l'avancement du traitement de son dossier et d'autre part d'être relancé rapidement sur d'éventuelles pièces manquantes.

En somme, à travers ce nouveau service, SAHAM Assurances est à l'origine d'une révolution dans le sens où aucune autre procédure dans le secteur ne propose un tel gain de temps.

Shell
V-Power Diesel



**PERFORMANCE OPTIMALE
SENSATIONS UNIQUES***

Vous aimez conduire ? Et vous aimez surtout ressentir des sensations uniques ?

Shell V-Power Diesel est le carburant premium de Shell, conçu pour offrir une performance optimale à votre moteur.

Sa formule unique a été pensée pour nettoyer de manière active votre moteur et protéger ses pièces essentielles afin de l'aider à fonctionner au mieux de ses performances.

Avec **Shell V-Power Diesel**, vivez une expérience de conduite unique.

Shell V-Power Diesel, la performance optimale pour des sensations uniques.



VIVO ENERGY MAROC



VIVO ENERGY MAROC



www.shell.com/maroc/satisfactionclients

**QUALITÉ
CARBURANT**
DE L'APPROVISIONNEMENT
AU CLIENT FINAL



* Ces effets et bénéfices peuvent varier en fonction du véhicule, des conditions de conduite et du style de conduite.

Volkswagen Maroc Une fin d'année exceptionnelle



Si les perspectives du marché automobile sont très bonnes pour l'exercice 2016, Volkswagen fait beaucoup mieux que de s'inscrire dans cette tendance haussière. En effet, la marque s'est illustrée à la fin du mois de novembre 2016, en enregistrant une croissance inédite

supérieure à 82% par rapport à la même période de l'année dernière. Cette croissance n'est pas prête de s'essouffler, puisque le vendredi 23 décembre a été marqué par la livraison de la 10.000e VW de l'année 2016. Il s'agit d'une VW Touareg, qui a été remise à son propriétaire dans la ville d'Agadir, en présence du directeur Volkswagen Maroc, M. Youssef Touhami et du PDG de la concession Sud Concession Automobile (SCA), M. Karim Achengli.

À cette occasion, le directeur commercial de la SCA, M. Athman Lamghari, a déclaré :

"Nous sommes fiers que la 10.000 VW soit livrée dans notre ville. C'est une récompense pour nos clients, puisque c'est grâce à eux qu'Agadir dispose de la meilleure part de marché de la marque au Maroc (12%) et se positionne la 2e marque dans la ville, juste après la voiture économique."

Il est à noter que la Touareg a été pour beaucoup dans l'atteinte de cette barre hautement symbolique (10.000 unités) et qui constitue un précédent dans l'histoire de la marque. Ainsi, ce SUV a vu ses ventes progresser de +20% en 2016, avec plus de 1.200 unités vendues dans le Royaume.

Peugeot Maroc dispose du 2e meilleur SAV au monde

Une équipe de conseillers et techniciens représentant le SAV de Sopriam vient de voler la vedette récemment à Paris. Et pour cause, la team marocaine s'est distinguée en raflant la deuxième place parmi 146 pays participants lors de la grande finale de la Coupe du monde des conseillers experts techniques Peugeot, qui s'est tenue dans la capitale française.

Pendant une semaine, les participants ont été confrontés à une batterie de tests et d'évaluation en simulant des pannes mécaniques, électroniques et électriques sur

l'ensemble des modèles de la gamme Peugeot actuelle. L'évaluation a porté, entre autres, sur la rapidité et la précision dans la recherche, sur le diagnostic des pannes, mais aussi sur la qualité et la fiabilité des interventions. Cette consécration fait la fierté de Sopriam, importateur et distributeur exclusif des marques Peugeot, Citroën et DS au Maroc et qui confirme tout l'intérêt que porte la filiale marocaine de la marque au lion à la formation de ses collaborateurs. Cet effort commence à porter ses fruits et ne manquera pas de se répercuter positivement sur la prestation après-vente offerte aux clients de la marque au Maroc.



ADM présente son bilan 2016 en matière de préservation de l'environnement

La Société nationale des autoroutes du Maroc (ADM), forte de son engagement citoyen en faveur de la préservation de l'environnement, a présenté le programme de ses actions 2016, en vue de réduire son empreinte carbone et d'adapter les autoroutes aux effets du réchauffement de la planète. À ce titre, 2016 a été pour ADM une année charnière, puisqu'elle a permis de mettre en place une feuille de route destinée à initier un grand nombre d'actions dans le domaine de l'environnement. Avant l'avènement de la COP22, ADM a initié l'organisation de la première Conférence internationale sur la mobilité durable. Présenté le 20 septembre 2016, cet événement a permis à ADM d'élargir ses partenariats avec des acteurs internationaux de référence et de poser les jalons de la « Green mobility » au Maroc. Par ailleurs, ADM s'est pleinement mobilisée lors de la COP22, afin de proposer un ensemble d'actions tout au long de la manifestation. Ainsi, du 7 au 18 novembre, ADM a notamment participé à la Journée sur l'Eau et à la Journée Transport au pavillon des Nations-Unies. ADM a aussi officiellement lancé ses projets d'autoproduction en énergie électrique à base de solaire et de gestion intégrée des déchets. Enfin, en partenariat avec l'UNICEF, l'entreprise a longuement sensibilisé les enfants aux effets des changements climatiques.

JE N'AI QU'UNE SEULE DEVISE, LA SIMPLICITÉ.

**UNE SEULE ET MÊME
CARTE POUR VOS PAIEMENTS
AU MAROC ET À L'ÉTRANGER**

**VOUS SIMPLIFIER LA VIE, C'EST VOUS PERMETTRE
DE VOYAGER PLUS LIBREMENT.**

Aujourd'hui, votre carte CFG Bank permet de disposer de votre dotation en devise, et même de la cumuler avec celles de tous les membres de votre famille. Une carte unique au Maroc comme à l'étranger, qui vous offre gratuitement de nombreuses facilités, c'est cela se sentir libre partout. C'est cela être client de CFG Bank.

► **Renseignez-vous en agence
ou sur cfgbank.com**



UN SIGNE UNE EXIGENCE

CFG BANK



Consumer Reports Tesla en tête



Consumer Reports vient de dévoiler sa dernière étude concernant le taux de satisfaction de la clientèle, ainsi que la proportion des propriétaires qui achèteraient une voiture de la même marque. Pour cela, ce sont plus de 300.000 propriétaires américains ayant acheté un modèle en 2014 et 2017. Et si la marque n'avait pas toujours fait l'unanimité au sein de la publication américaine, Tesla est aujourd'hui en tête de cette enquête avec 91%, devant Porsche, avec 84% et Audi, avec 77%. Les clients de Tesla en plus d'être satisfaits de leur acquisition, n'hésiteraient pas à acheter un autre modèle de la marque. Si quelques marques premium n'ont pas obtenu les résultats escomptés, chez les généralistes tels que Hyundai, ils ne peuvent qu'être satisfaits. En effet, la marque coréenne a enregistré une forte progression, passant de la 24e position à la 13e, grâce à une meilleure perception et une plus grande satisfaction suite à un achat.

BMW i8 Version restylée

Cette année s'annonce riche pour la BMW i8, dont la déclinaison roadster a été confirmée et même surprise en phase de tests, mais aussi la version restylée, qui devrait se dévoiler dans les mois à venir. Le coupé sportif hybride rechargeable aura droit, tout naturellement, à des retouches au niveau de son design extérieur, ainsi qu'à des modifications plutôt techniques, visant à offrir à la i8 tous les atouts pour continuer à faire office de voiture de sécurité dans le championnat de Formule E. Pour cette version restylée, de nouveaux régals ont été annoncés au niveau des châssis, suspension et liaison au sol. Mais ce n'est pas tout, puisque le moteur verrait sa puissance passer de 362 à 380 ch, pendant que la batterie 7.1 kWh laisserait la place à une nouvelle de 10

kWh, pour plus d'autonomie. 3 ans après son lancement, les retouches de mi-carrière s'imposent donc, puisque la nouvelle génération ne verrait pas le jour avant 2020 et se convertirait donc en une électrique pure et dure.



Volvo Entrée en Bourse ?

Alors qu'aucune date d'introduction en Bourse n'a encore été fixée, Volvo vient de lever 512 millions d'euros auprès d'un groupe d'investisseurs institutionnels suédois. Volvo Car Group qui est une filiale du chinois Geely, vient de signer une nouvelle étape vers l'ambition exprimée de longue date de devenir une société cotée. C'est le fonds de pension AMF, la première caisse nationale suédoise de retraite (AP1) et la compagnie d'assurances Folksam, qui ont acheté ces nouvelles actions qui pourraient, par la suite, être converties en actions ordinaires cotées. Le plan d'introduction programmée en Bourse avait démarré dès le premier semestre de cette année, durant lequel Volvo avait annoncé avoir 500 millions d'euros sur le marché mondial des obligations privées. En novembre dernier, près de 308 millions d'euros de plus ont été levés, dans ce qui comptait comme une nouvelle émission obligataire suédoise. Avec une croissance de 7% entre janvier et novembre de l'année dernière, la firme suédoise pourrait bientôt atteindre son objectif de 800.000 unités par an.





C'EST TELLEMENT PLUS SIMPLE DE VIVRE AVEC SON TEMPS...

VISUALISEZ EN LIGNE L'IMAGE DE VOS CHÈQUES ÉMIS OU ENCAISSÉS, EN UN SIMPLE CLIC

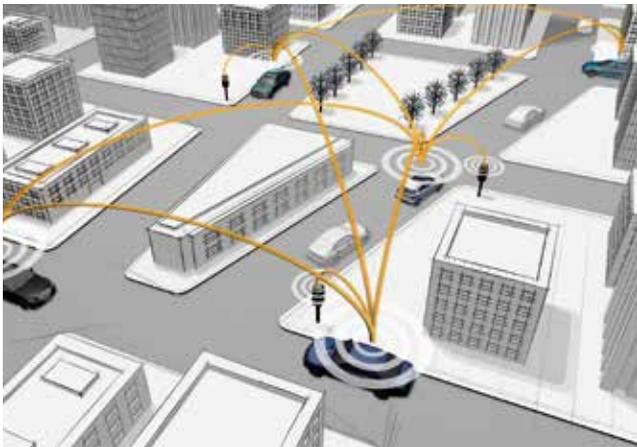
VOUS SIMPLIFIER LA VIE, C'EST VOUS DONNER UNE RÉELLE VISIBILITÉ.

Désormais, sur simple clic, votre compte en ligne vous permet de suivre et de pointer tous les chèques émis ou encaissés en visualisant leur image scannée. Accéder facilement à l'information, c'est cela être client de CFG Bank.

► **Renseignez-vous en agence ou sur cfgbank.com**



Chine Communication entre véhicules



Les chinois veulent devenir leaderS en matière de voiture autonome et pour cela, le Ministry of Industry and Information Technology (MIIT) est en train de mettre au point un standard de communication entre véhicules. Cette information a été révélée quelques jours seulement après le lancement de cette démarche aux Etats-Unis, puisque le MIIT a également lancé une standardisation des échanges Car2Car. C'est en 2018 que la branche chinoise de la Society of Automotive Engineers a prévu de dévoiler la première version d'un standard national qui concerne aussi bien les communications entre véhicules (V2V) que celles entre véhicule et infrastructure (V2I). Cette première version servira de base pour pouvoir coopérer avec les constructeurs et pouvoir collecter le maximum d'informations possible pour avoir une version finale entre 2020 et 2025.

Hyundai Un concept autonome

C'est à Los Angeles, lors de l'Auto Show, que Hyundai a dévoilé son plan de construction de véhicules autonomes abordables. En effet, la marque coréenne est en train de tester une version sans conducteur, basée sur son modèle dévoilé récemment, l'Ioniq. L'objectif de ce concept autonome est tout simplement de simplifier les systèmes d'auto-conduite. Pour cela, il fait notamment appel au système LiDAR, qui est placé dans son pare-chocs avant, contrairement aux autres prototypes du genre, qui l'intègrent au toit. Ce système permet de détecter la position absolue des véhicules environnants et des objets. Mais ce n'est pas tout, puisque ce concept Ioniq a également droit aux caméras du système Smart Cruise Control, orientées vers l'avant, ainsi que le Lane

Keeping Assist. Pour avoir des modèles abordables, Hyundai a décidé de développer son propre système d'exploitation de véhicules autonomes, qui lui permettra d'avoir une plate-forme à faible coût. La firme coréenne, qui vise à « démocratiser » les voitures autonomes, a lancé des tests de trois Ioniq autonomes ainsi que de deux Tucson Fuel Cell autonomes.



Lamborghini Urus Nouveaux détails

C'est une première pour Lamborghini et pas des moindres. Le directeur de la recherche et du développement, Maurizio Reggiani vient de dévoiler que le SUV de la marque au taureau aura droit à une version dotée d'une motorisation hybride. Cette décision n'est pas près de s'appliquer aux autres modèles de la marque. Pour son second SUV, 30 ans après le LM-002, Lamborghini veut séduire les écolos, mais aussi les fans inconditionnels de la sportivité de la marque, à travers un moteur V8 biturbo, qui fera bientôt parler de lui. Le choix de la suralimentation s'est imposé car le SUV a besoin d'un couple important. Reggiani a également déclaré que le modèle de série a bien évolué depuis le concept présenté à Pékin en 2012. Il assure que l'Urus possède l'ADN Lamborghini et que le produit fini est bien meilleur, extérieurement comme intérieurement. Partageant sa plateforme avec l'Audi Q7 et le Bentley Bentayga, le Lamborghini Urus veut briguer le titre du SUV le plus rapide de la planète.





RENAULT
Passion for life

Nouvelle
Renault MEGANE Sedan
It's all about the attitude



Diesel à partir de :

195 900 dhs TTC

Easy trunk access* (Coffre mains libres)

Easy park assist* (Stationnement automatique)

Disponible en boîte automatique EDC*

par Ahmed Kseibati

Essai Porsche Cayenne

UN CAYENNE CRAPAHUTEUR

Pour une fois, la CAC, importateur de la marque Porsche au Maroc, a décidé de troquer sa stratégie de communication habituelle pour le lancement d'une nouveauté, pour une prise en main pas comme les autres, durant laquelle elle offrira à une poignée de journalistes des moments forts en adrénaline. Ainsi, en sus de la présentation classique de la série limitée et exclusive Platinum Edition du Cayenne, les participants ont eu droit à une démonstration des aptitudes du SUV de Zuffenhausen, hors des sentiers battus. Cet essai en a mis plein les mirettes, même aux plus sceptiques d'entre nous. Gentlemen Drivers était de la partie. Récit





**DRIVING
EXPERIENCE**

PORSCHE

Actu évènement



C'est dans le cadre très agréable du domaine viticole de Zaërs, dans le région de Rabat que nous avons été reçus par le staff de la marque, accompagné d'une pléiade de pilotes instructeurs professionnels, dépêchés par Porsche spécialement pour l'occasion. Le premier à prendre la parole est Loïc Roix, directeur de marque au Centre Porsche de Casablanca, qui nous a souhaité la bienvenue, avant d'embrayer

sur la raison de l'organisation de cet événement, en déclarant : « Les performances des modèles Porsche sur route et sur circuit sont connues de tous. En organisant un tel événement, nous entendons faire la démonstration des qualités du Cayenne Platinum Edition en conduite tout-terrain, tout en mettant en valeur les équipements exceptionnels qui font de ce SUV une série limitée exclusive ».





La découverte de cette série limitée « Platinum Edition » interpelle d'abord par son esthétique plus exubérante. En effet, elle se distingue d'abord par un design sportif, grâce à des jantes « RS Spyder Design » de 20 pouces et des passages de roue élargis. En outre, les baguettes de seuil de porte en acier spécial portant l'inscription « Platinum Edition » soulignent l'exclusivité de cette édition limitée. À l'intérieur, le cachet sportif de l'engin se confirme, avec la présence

de sièges sport en cuir à 8 réglages électriques, des bandes centrales en alcantara et l'écusson Porsche sur les appuie-têtes. Il y a lieu de noter enfin que le Cayenne « Platinum Edition » est proposé de série en deux teintes unies, Noir et Blanc. Quand à l'équipement, il est de haut niveau et reflète le haut standing de cette édition. On y trouve notamment les phares bi-xénon avec système PDLS



Actu événement



(Porsche Dynamic Light System), la direction assistée Servotronic Plus et l'Assistance parking. De plus, toutes les versions du Cayenne Platinum sont équipées d'un rétroviseur intérieur et de rétroviseurs extérieurs dotés de la fonction anti-éblouissement automatique et d'un vitrage arrière fumé qui protège les passagers des regards indiscrets. Enfin, le PCM (Porsche Communication Management) de dernière génération avec écran tactile 7 pouces, du Bose Surround Sound System et d'une élégante horloge analogique sur le tableau de bord sont de série. Le Cayenne S E-Hybrid bénéficie en outre de la climatisation autonome.

Sous le capot, la gamme diesel est chapeautée par le V8 de 385 ch de la version S Diesel, dont le couple éléphantinesque (850 Nm) catapulte le SUV avec beaucoup d'entrain à chaque fois que l'envie nous prend de taquiner la pédale d'accélérateur. Moins onéreux, le Cayenne Diesel dans sa version d'attaque se contente d'un V6 développant 245 ch. S'agissant de l'offre en essence, le Cayenne S E-Hybrid, lui, propose 416 ch de puissance cumulée, produite conjointement par son moteur V6 essence de 3.0 litres et son moteur-générateur électrique. Pour sa part, le Cayenne Platinum Edition d'entrée de gamme, délivre une puissance de 300 ch à travers son V6 de 3.6 l. Cette dernière version s'affranchit de l'exercice du 0 à 100 km/h en 7,7 secondes (7,6 s avec le Pack Sport Chrono disponible en option) et affiche une vitesse de pointe de 230 km/h, le tout pour une consommation moyenne de 9,2 l/100 km.

Ces caractéristiques fort intéressantes sur le papier nous ont mis l'eau à la bouche, impatients que nous étions de voir ce que cette édition spéciale du Cayenne avait dans les tripes hors des sentiers battus. Sur un circuit spécialement aménagé dans la région des Zaërs, le V8 de 385 ch de la version S Diesel fort de son couple camionnesque de 850 Nm nous a bluffés par ses aptitudes en tout-terrain, à travers une variété d'exercices de franchissement permettant de simuler la conduite sur terrain accidenté. Grâce à l'effet combiné des systèmes de répartition variable du couple (Porsche Torque Vectoring Plus), de gestion active de la transmission (Porsche Traction Management) et de gestion de la stabilité (Porsche Stability Management), cette version Platinum Edition s'est déjoué de tous les obstacles, gués, ornières, dévers et autres virages relevés et bosses, avec brio. Associé au blocage de différentiel arrière, le système PTV Plus est intervenu au moment opportun pour réduire le patinage, au moyen d'un freinage et d'un blocage ciblés.

Par ailleurs, le Cayenne Platinum Edition est doté d'un système sophistiqué d'assistance à la conduite en tout-terrain, en l'occurrence le Porsche Hill Control (PHC), qui limite la vitesse du véhicule en descente entre 3 et 30 km/h, en activant le freinage sur les quatre roues, tout évitant le blocage des roues.

Il faut signaler enfin que cette série limitée et exclusive du Porsche Cayenne est proposée chez C.A.C pour un tarif démarrant à 990.000 DH.



MAGIE D'UN LIEU



ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

ESSAI RENAULT MÉGANE SEDAN BABY TALISMAN





Quelques mois à peine après le lancement de la 5 portes sur notre marché, la famille Mégane s'agrandit, en accueillant une nouvelle venue, la Sedan, qui vient donc boucler une année remplie de nouveautés pour la marque. La berline compacte tricorps vient remplacer la Fluence, mais avec une nouvelle philosophie. En effet, la nouvelle représentante de la firme au losange dans le segment C signe une montée en gamme indiscutable, qui lui a d'ailleurs valu le surnom de « Baby Talisman ». En effet, que ce soit au niveau du look ou des équipements auxquels elle a droit, la nouvelle Renault Mégane Sedan s'adresse à un public particulier, qui aspire toujours à plus. Pour découvrir la dernière arrivée de la famille Mégane, c'est à Agadir que Renault Maroc nous a conviés pour les premiers essais. Ce sont différentes couleurs, finitions, mais aussi motorisations, que nous avons pu prendre en main.

Actu évènement



Le segment C au Maroc a toujours de beaux jours devant lui. En effet, le marché local a toujours été friand de berlines tricorps, principalement pour leur espace et dimensions du coffre. À fin novembre de l'année dernière, il totalisait 5.700 véhicules. Renault,

qui avait réussi à être leader de ce segment, grâce à la Fluence entre 2010 et 2011, veut retrouver la tête du classement avec ce nouveau modèle, qui a tout pour plaire. Alors que l'on peut souvent se montrer sceptique à la greffe d'une malle à une berline, qui





avait séduit par sa ligne, c'est loin d'être le cas pour la Mégane Sedan, qui a eu droit à un traitement particulier de la part des équipes de Laurens Van Acker. Après la conférence de presse de présentation, nous avons pu découvrir la nouvelle Mégane Sedan. Tout

d'abord dans son aspect extérieur. Que ce soit en bleu, noir ou blanc, couleurs présentes lors de nos essais, la ligne de la berline française est toujours mise en valeur. Tout comme le reste de la famille Mégane, elle a droit à une signature lumineuse en forme de



Actu évènement



C, avec sa technologie LED, qui lui confère modernité et sportivité, de jour comme de nuit. La calandre de la version 5 portes et les éléments esthétiques de la marque sont, bien évidemment, de la partie. Mais ce qui la distingue réellement, aussi bien au sein de la marque que face à la concurrence, c'est sans conteste

sa ligne plongeante fortement inspirée des coupés, avec une surface vitrée allongée, ainsi que sur notre version d'essai, un toit ouvrant et une partie vitrée prolongée, qui viennent accentuer cet effet. À l'arrière, la ressemblance avec le Talisman est une évidence. Elle lui a d'ailleurs, emprunté sa fameuse ligne lumineuse





distinctive, qui met davantage en valeur le logo central. Alors que nous avons eu l'occasion de monter à bord des différentes versions, avec les 3 finitions proposées sur notre marché, nous allons bien sûr nous attarder sur l'Intens, qui fait appel à des équipements et options du segment supérieur. Dès l'ouverture de la portière, la différence avec les autres finitions saute aux yeux. Les choses n'ont pas été faites à moitié pour la Sedan, puisqu'elle a droit au même cockpit que la 5 portes. Sportivité et modernité, se conjuguent pour nous offrir une ambiance unique et qui s'adapte surtout à nos humeurs. En effet, grâce à la technologie Multi-Sense, nous avons pu choisir entre 5 ambiances lumineuses, chacune associée à un mode de conduite. Le rouge représentant tout naturellement, la sportivité. Renault veut reconquérir ce segment et compte sur la technologie embarquée de la Mégane Sedan pour séduire ses clients. Sur la finition Intens, nous avons eu droit à la tablette verticale de 8"7 avec R-Link 2 et écran capacitif 7", qu'il est possible de manipuler, tout en restant concentré sur la route. Mais ce n'est pas tout, puisqu'elle offre aussi les dernières technologies d'aide à la conduite, à l'instar de la caméra de recul, du détecteur d'angles morts, des radars de proximité avant et arrière et surtout l'Easy Park Assist. Confortablement installé sur notre siège conducteur, il est temps de voir ce qu'elle a dans le ventre. Alors que le 1.5 dCide 90 ch est également commercialisé, nous avons commencé notre essai par le 1.5 dCi, qui

développe 110 ch et un couple de 260 Nm. Ce bloc, que les inconditionnels de la marque connaissent parfaitement, continue à faire ses preuves et nous l'avons essayé aussi bien en transmission manuelle qu'automatique. Réactif et disponible à bas régime, il vous offrira de bons moments au volant de la française et saura s'adapter à votre mode de conduite. Pour la version automatique, l'EDC sera votre meilleur allié en milieu urbain, laissant votre jambe gauche au repos. Bien étagée, elle fera bien des heureux sur notre marché. Pour finir, était également de la partie le 1.6 dCi qui développe 130 ch pour un couple de 320 Nm. Cette motorisation est disponible, pour le moment, uniquement avec la boîte manuelle à 6 rapports. En résumé, la nouvelle Mégane Sedan avec sa direction précise, alliant confort et comportement dynamique, ainsi qu'une bonne tenue de route, a aussi hérité des qualités routières de son aînée, pour notre plus grand bonheur et celui de sa clientèle.

Alors que la Fluence a discrètement fait ses adieux, sa remplaçante, elle, fait une entrée des plus remarquées dans ce segment. La Renault Mégane Sedan, tout en revendiquant sa propre ligne et personnalité surtout, s'est inspirée des autres modèles de la gamme, pour un résultat qui ne laisse place à aucune critique. Si elle compte sur son look, ses équipements et motorisations pour séduire la clientèle marocaine, un autre argument de taille vient s'ajouter à cette liste à savoir ses tarifs, à partir de 195.900 DH.

par Ahmed Kseibati

MEHDI BENNANI

UNE BELLE SAISON





Le début d'année est toujours synonyme de nouvelles résolutions, mais avant tout de bilan. Il faut faire le point et tirer des leçons de l'année écoulée. Une belle année pour Mehdi Bennani, en WTCC. Le Marocain a, en effet, signé sa plus belle saison en montant sur différents podiums, mais surtout en remportant deux courses, dont la dernière, qui a clôturé cette saison à Qatar.

Actu évènement



Mehdi Bennani, qui a fait ses débuts en WTCC en 2009, a rejoint l'écurie Sebastien Loeb Racing pour commencer la saison 2015 au volant de la Citroën C-Elysée. Il a fini l'année en 8e position au classement général et 2e au championnat des pilotes privés. Le pilote marocain a démontré qu'il avait encore de beaux jours devant lui et que le meilleur restait à venir. En effet, il l'a fait dès la première manche de cette saison 2016, qui s'est tenue au circuit Paul Ricard, puisqu'il a réussi à se hisser en 2e position derrière le Britannique Robert Huff au volant de sa Honda, lors de la première course. Le pilote marocain a continué sur sa lancée, puisque lors de la seconde manche, il a réalisé le même exploit, en montant sur la deuxième marche du podium lors de la première course remportée par Tiago Monteiro. Parti sur sa lancée et après deux podiums, forcément, il en voulait plus et il a réussi à le démontrer. C'est en Hongrie et dans des conditions météorologiques des plus dures, que le Marocain a réussi à s'imposer lors de la première course. L'étape hongroise restera, sans doute gravée dans la mémoire de Mehdi Bennani, qui a fait preuve de beaucoup de sang-froid et de courage pour aller jusqu'au bout et remporter sa première course de la saison, la seconde de sa carrière en WTCC. Ayant mené la course de bout en bout et surtout ayant choisi les bons pneus sur un circuit que la pluie n'a pas ménagé, sa régularité a fini par payer et lui a permis de monter sur la plus haute marche du podium. Cette victoire n'a fait qu'ouvrir l'appétit du pilote marocain qui a, sans conteste, réalisé sa plus belle

saison depuis qu'il a intégré le championnat WTCC. Lors de la 10e étape de la saison sur le circuit de Shanghai, en décrochant la 3e place de la première course, Mehdi Bennani s'est par la même occasion adjugé le trophée WTCC du meilleur pilote privé avant la dernière course de la saison. Loin de se contenter de ce résultat, il a réalisé une belle performance lors de la dernière étape de la saison qui s'est tenue à Losail, au Qatar. À l'issue d'une course plutôt disputée, il s'est classé 15e lors de la première course. Mais il a rapidement pu rebondir pour décrocher la pole position en qualifications pour la seconde épreuve. Lors de la course principale, le Marocain a pu tenir tête au triple champion du monde malgré l'intervention de la voiture de sécurité dès les premiers tours. Pour cette dernière épreuve de la saison, le pilote du Sébastien Loeb Racing a devancé Thed Björk et José Maria Lopez, clôturant ainsi, cette belle saison 2016 par une victoire, qui lui a permis de se hisser à la 5e place du classement général. Il a confirmé son titre en indépendant avec 35 points d'avance sur Tom Chilton.

Depuis qu'il a intégré le Sébastien Loeb Racing, Mehdi Bennani a su faire preuve de régularité lors de ces deux saisons au volant de la Citroën C-Elysée. Avec le nombre de podiums réalisés cette année, le pilote marocain a déjà inscrit son nom au palmarès du WTCC, mais un titre de champion du monde, l'année prochaine, serait une belle récompense pour toutes ces années de persévérance.



Innovation
that excites

NOUVEAU NISSAN NAVARA PICK UP INTERNATIONAL DE L'ANNEE 2016



PHOTO: M. CONTRAQUELLE
TBWA ALIF



SOCIÉTÉ MAROCAINE DES VOITURES NIPPONES : 05 22 76 12 00 / 01
RÉSEAU AUTO HALL

AGADIR : 05 28 83 81 90/91/19 - 05 28 83 84 41 - BENI MELLAL : 05 23 48 31 19 - CASABLANCA LALLA YACOUT : 05 22 46 03 35 - CASABLANCA ABDELMOUMEN : 05 22 86 36 32 - CHICHAOUA : 05 24 35 37 74
DAKHLA : 05 28 93 14 12 - EL JADIDA : 05 23 37 37 22 - FÈS I : 05 35 62 59 51 - FÈS II : 05 35 62 40 31 - KARIA : 05 35 62 89 32 - KENITRA : 05 37 37 99 66 - 05 37 37 31 26
MARRAKECH I : 05 24 44 84 22 - MARRAKECH II : 05 24 35 47 20/42 12/44 56 - MEKNÈS : 05 35 55 12 70/72 - NADOR : 06 61 28 71 56 - 06 61 97 37 59 - OUJDA : 05 36 52 40 20
RABAT I : 05 37 72 58 46 - 05 37 73 08 95 - RABAT II : 05 37 29 08 82/36 40/04 73 - SAFI : 05 24 46 28 10 - SETTAT : 05 23 40 26 75 - TANGER : 05 39 39 40 56/38 61 - TETOUAN : 05 39 71 52 05/06/07

NISSAN.MA



NISSANMAROCOFFICIEL

NUMÉRO VERT : 08000 08001

GROUPE AUTO HALL

pininfarina

H2 SPEED



SUPERCAR ÉCOLO

Pininfarina et la firme franco-suisse GreenGT ont dévoilé lors du dernier Salon de Genève le concept-car H2 Speed, envisagé comme une voiture de course à hydrogène. Celle-ci fait directement référence à la Pininfarina Sigma Grand Prix de 1969, une voiture de course équipée d'un V12 Ferrari, développant quelque 436 chevaux.



Baptisée H2 Speed, le « H2 » est le symbole chimique de l'hydrogène gazeux ou dihydrogène. Pininfarina a ajouté le suffixe « Speed » pour désigner que ce véhicule de 1.420 kg est destiné exclusivement à l'usage sur piste.

Esthétiquement, le concept se distingue notamment par son aile de requin reliant le cockpit à l'aileron arrière, inspirée par les prototypes d'endurance. La peinture blanche à parements rouge et jaune fluo est un hommage appuyé à la Pininfarina 312 F1 Sigma de 1969. Au final, l'ensemble est élégant et ne manque pas d'originalité.

Sous le capot, point de moteur thermique classique. C'est la technologie de l'hydrogène provenant de la firme de GreenGT, bien connue pour son expertise dans les véhicules de performance respectueux de l'environnement, qui officie. Le bolide s'équipe donc de deux moteurs électriques d'une puissance combinée

de 503 chevaux, qui alimentent directement les roues arrière. C'est une pile à combustible hydrogène qui permet d'alimenter la motorisation électrique en énergie et la H2 Speed ne rejette que de l'eau à son pot d'échappement. L'hydrogène est stocké dans trois réservoirs. Deux d'entre eux sont situés sur le côté (ce sont les parties peintes en noir). Le dernier est situé en position transversale, derrière le conducteur.

Côté performances, la H2 Speed Concept avale le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes, pour une vitesse maximale de 300 km/h. Ici, point de boîte à vitesses, mais un logiciel chargé de moduler le couple et ainsi, maximiser l'accélération.

Au final, le concept H2 Speed préfigure un supercar écolo, que Pininfarina compte produire à une dizaine d'exemplaires, à l'attention de clients très fortunés, souhaitant l'exploiter sur circuit.





Mercedes-Benz

S65 AMG CABRIOLET

LE NEC PLUS ULTRA



Si vous pensez que les 585 ch du V8 de la Mercedes-AMG S 63 Cabriolet représentent le summum de ce qui se fait chez la marque à l'étoile, détrompez-vous. La S65 AMG est bien plus vindicative avec son V12 crachant pas moins de 630 ch.



Cylindrée : 6.2L V8 Compresseur
 Puissance : 630ch - 4800tr/min
 Couple : 1000 Nm - 2300tr/min
 Transmission : Speedshift 7G-Tronic

Poids et mesures

Poids à vide : 1950 kg
 Dimensions : 4.62/1.89/1.29 (L/I/h)
 Réservoir : 80 l
 Volume coffre : 364/504 l
 Pneumatiques : 285/30 R20-355/25 R21

Performances globales

Vitesse max : 250 km/h
 0 à 100 : 4 s
 Consommation : 11.6 l/100 km
 Autonomie : ---

Près de deux ans après son lancement, le Mercedes S Coupé tombe le haut pour donner naissance à la première S cabriolet qui compte 4 places. Cette déclinaison sans toit de la Classe S vient compléter une gamme déjà très riche. Après la S 63 Cabriolet et son V8 5.5 l biturbo de 585 chevaux, voici donc venu le cabriolet S 65 AMG, qui accueille le V12 6.0 l biturbo de 630 chevaux et 1.000 Nm de couple. Cette version vindicative fait un pied de nez au downsizing, pourtant très à la mode ces derniers temps.

« Nos clients du V12 biturbo attendent ce qu'il y a de mieux à tous les égards », explique Tobias Moers, le grand patron de Mercedes-AMG. "C'est pour cette raison que nous proposons désormais un grand cabriolet 4 places à hautes performances. Cette nouvelle S 65 Cabriolet définit de nouvelles références sur de nombreux

critères: performances maximales, expérience de conduite à couper le souffle et équipement au top ».

Cette version radicale qui a été dévoilée en janvier lors du Salon de Détroit revendique un style dans la veine de ce qui se fait de mieux chez AMG. Ainsi, le cabriolet se voit alourdi par les appendices du coupé : bouclier avant et arrière, bas de caisse, chromes généreux, grilles en nid d'abeille bien visibles, flancs frappées de la signalétique "V12 Biturbo" et jantes forgées de 20 pouces. Enfin, comble du luxe, le cabriolet peut accueillir 47 cristaux Swarovski sous la vitre de ses feux à LED !!

En enlevant le haut, la Mercedes-AMG S 65 s'est dotée d'un toit rétractable actionné par un mécanisme électrohydraulique, qui se rabat jusqu'à une vitesse de



50 km/h. L'ouverture ou la fermeture du toit prend 17 secondes et la capote souple qui a une doublure totalement en microfibre et un revêtement intérieur en cuir Nappa est proposée en quatre coloris au choix (noir, bleu profond, beige et rouge profond). Signalons au passage que la S 65 AMG Cabriolet déploie automatiquement un saute-vent Aircap pour éviter les remous et souffle un flux d'air chaud dans la nuque Airscarf.

Côté mensurations, le S65 AMG est le cabriolet luxueux le plus grand du marché, avec ses 5,03 m de long et 1,90 m de large. De quoi offrir quatre vraies places dans le plus grand confort.

S'agissant des équipements, cette Mercedes-AMG S 65 AMG propose ce qu'il y a de mieux en matière

de sécurité. Pour la conduite, elle peut compter notamment sur le Distronic Plus, régulateur de vitesse et de distance avec maintien automatique dans la voie, le système préventif de collision Pre-Safe Brake, le système Bas Plus avec assistant carrefours, qui détecte et freine en cas de situation dangereuse à une intersection...

Les équipements de confort ne sont pas en reste, puisque le cabriolet le plus cher de la gamme Mercedes propose les sièges sport habillés de cuir Nappa « designo Exclusive » climatisés et chauffés en série. On découvre également avec bonheur le siège multi-contours, qui permet d'accompagner le maintien du passager et du conducteur dans les virages. Et ce n'est pas tout, puisque le conducteur a droit à un volant Sport trois branches revêtu de cuir Nappa, un pédalier



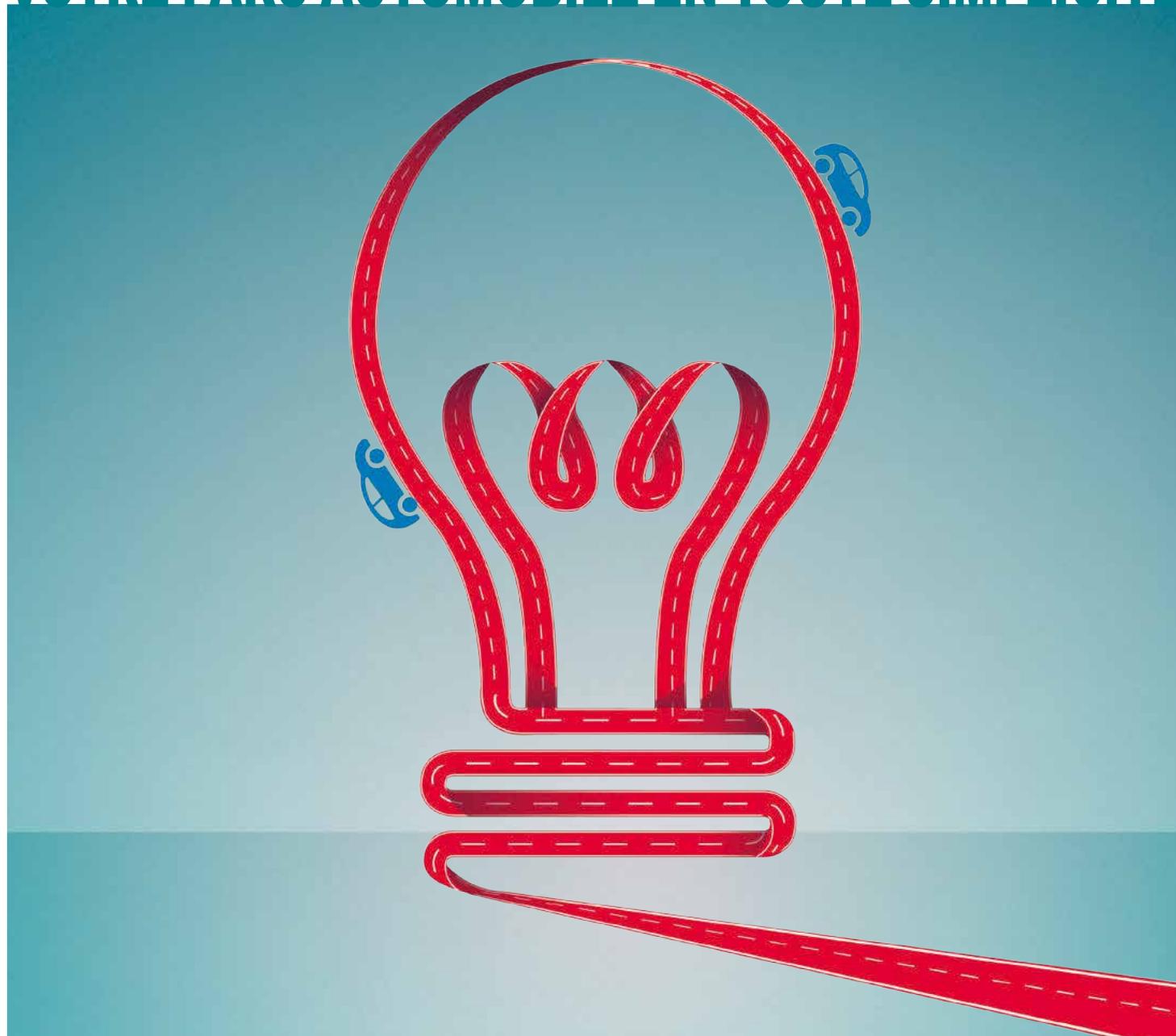
AMG, une instrumentation spécifique AMG (compteur jusqu'à 360 par exemple). Pour le reste, les occupants peuvent se délecter de la sellerie cuir ou encore du système de sonorisation 3D Surround Burmester.

Sous le capot, on retrouve l'énorme V12 6.0 l biturbo de 630 chevaux et 1.000 Nm de couple de 2.300 à 4.300 tr/min. La boîte à vitesses, qui se charge de passer cette formidable puissance aux roues arrière reste la fameuse AMG Speedshift 7G-Tronic à 7 rapports, dont le convertisseur de couple a été remplacé par un embrayage multidisques. De quoi avaler le 0 à 100 km/h en 4,1 secondes, comme sur le coupé ! Il est à noter que la vitesse maximale est limitée électroniquement à 250 km/h, et qu'en optant pour le Package AMG Driver, il est possible de la faire passer à 300 km/h. Toutefois, la S 65 AMG Cabriolet n'accélère

pas aussi fort que la S 63 (585 ch et 900 Nm) qui se contente, elle, de seulement 3,9 s pour passer de 0 à 100 km/h. En effet, la S 65 doit composer avec le poids plus élevé du V12 et une boîte à vitesses moins efficace. Quant à la consommation, elle avoisine les 12 l/100 km et 272 g/km de CO...

Quant à la tenue de route, il sied de préciser que trois modes de conduite allant du Confort jusqu'au Sport conditionnent le degré de réactivité de la boîte à vitesses, ainsi que du confort des suspensions. Un assistant d'inclinaison dans les virages est également inclus dans le package, tout comme la suspension Magic Body Control. L'ensemble est posé sur des jantes forgées de 20". Enfin, il est possible d'opter en option pour des freins carbone-céramique plus légers de 40 %, par rapport aux disques classiques.

DES SOLUTIONS INNOVANTES POUR GÉRER VOTRE PARC AUTOMOBILE EN TOUTE SIMPLICITÉ



LA MOBILITÉ PAR ALD AUTOMOTIVE

PARCE QUE VOUS ETES UNIQUE. ALD MET À VOTRE DISPOSITION SON
EXPERTISE DANS LA LOCATION LONGUE DURÉE ET LA GESTION DE FLOTTES.
VOTRE MOBILITÉ EST NOTRE CHALLENGE AU QUOTIDIEN.

ALDAUTOMOTIVE.MA

LET'S DRIVE TOGETHER



JAGUAR

F-PACE S



A blue Jaguar SUV is partially visible on the left side of the image, parked on a light-colored paved area. The background features a modern building with a large, curved concrete structure and a window with horizontal blinds. Beyond the building, there are green trees and a mountain range under a blue sky with some clouds.

LE RÉVEIL DU FÉLIN

Comme dans beaucoup de segments, les allemandes dominent largement celui des SUV Premium, mais aujourd'hui, ils doivent faire de la place pour une anglaise, qui n'aura aucun mal à prouver qu'elle a dans ses veines du sang noble, certes, mais aussi chaud quand le besoin s'en ressent. S'inspirant du Concept C-X17, il est annoncé par la marque anglaise comme étant un croisement ultime entre la voiture de sport et le véhicule familial, qui porte le nom F-Pace. Grâce à ce lancement, la gamme de Jaguar, qui comptait jusque-là des sportives et des berlines, est désormais complète. Bien que ce soit le premier SUV de la marque, Jaguar profite bien évidemment de l'expertise de Range Rover, puisque les 2 marques appartiennent au groupe Tata. Après un lancement inoubliable auquel nous avons assisté au Burj Khalifa, c'est toujours à Dubai que nous avons pu le prendre en main. Que ce soit sur route ou dans les dunes du désert, l'anglais a su nous conquérir, grâce à ses capacités et à sa technologie. Let's discover it !



Dévoilé lors du Salon de Francfort en 2015, le Jaguar F-Pace a su être à la hauteur des attentes. Après des mois de spéculations et de photos camouflées, il a enfin fait son apparition. Premier SUV de la marque britannique, il n'avait pas droit à l'erreur, dans un segment où les constructeurs se livrent une bataille sans merci. Les équipes de Jaguar ont travaillé d'arrache-pied pour que tous les aspects représentent une certaine homogénéité et réussissent à transmettre l'identité de la marque.

Esthétiquement, les lignes du Jaguar F-Pace S se veulent puissantes, mais à la fois agiles, pour lui conférer la sportivité qu'il revendique. En effet, Jaguar insiste sur l'ADN sportive de son SUV, d'autant plus que celui-ci s'inspire du coupé de la marque, la F-Type. Les designers de la marque ont mis en avant des proportions dynamiques pour accentuer l'aérodynamisme du véhicule, ce qui leur a permis d'atteindre un impressionnant coefficient de traînée de 0,34*. À l'avant, il fait appel à une imposante calandre, badgée S, pour affirmer sa sportivité, mais surtout à des feux de jour « J » Blade, caractéristiques de Jaguar. Les phares LED adaptatifs de la F-PACE produisent une intensité lumineuse proche de celle de la lumière du jour, qui aide à distinguer les objets environnants plus facilement et à éviter la fatigue. À l'arrière, elle n'aura aucun mal à se distinguer grâce à des lignes prononcées pour une allure sportive incontestable,

d'autant plus que les feux arrière LED adoptés sont largement inspirés de la F-Type.

Dans l'habitacle, Jaguar n'a fait que refléter la philosophie de ce modèle, qui combine parfaitement l'élégance et la sportivité. Deux aspects que nous avons retrouvés dans chaque détail du F-Pace, une fois la porte ouverte. Le SUV anglais nous a accueillis avec des seuils en métal qui portent la marque S, avant de nous inviter à nous installer sur des sièges sport en cuir Taurus, au maintien latéral et au confort indiscutables et qu'il est possible de régler électriquement en 10 directions. Pensant au bien-être de son conducteur, Jaguar lui offre une planche de bord des plus épurées. Derrière le volant multifonctions à 3 branches, un tableau de bord virtuel HD sur un écran de 12,3" qui propose quatre thèmes visuels et même la navigation en 3D en plein écran. Sur la console centrale, tout le multimédia est géré à travers un écran tactile de 10,2", qui comprend le système InControlTouch Pro, qui est tout simplement le système le plus sophistiqué



que Jaguar ait jamais développé. Pour ce qui est de l'habitabilité, avec un empattement de 2,874 m, l'accès aux places arrière ne peut souffrir aucune critique. Étant une vraie 5 places, tout a été pensé pour que la place centrale offre le maximum d'espace au 3e occupant et pour cela, les sièges ont été dessinés de manière à ce que les assises latérales soient les plus éloignées possible.

Voulant que sa F-Pace soit agile, directe et réactive, Jaguar se devait de se tenir à un cahier des charges des plus exigeants, que ce soit en termes de poids, de distribution des masses, de rigidité torsionnelle et d'aérodynamisme, ce dont nous avons pu profiter au volant de la britannique. En effet, faisant preuve d'agilité et de dynamisme en ville, son côté baroudeur ressurgit une fois qu'elle sort des sentiers battus, sans

Cylindrée : 6 cylindres V à compresseur
Puissance : 380 ch à 6500 tr/min
Couple : 460 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures
Poids à vide : 1861 kg
Dimensions : 4.73/1.94/1.67 (L/l/h)
Réservoir : 63 l
Volume coffre : 650 l
Pneumatiques : 255/50 R20-255/50 R20

Performances globales
Vitesse max : 250 km/h
0 à 100 : 5.5s
Consommation : 12.2/8.9/7.1l/100 km
Autonomie : ---



que notre confort en subisse les conséquences. Sous le capot de notre version d'essai, nous avons eu droit au V6 3.0l essence suralimenté, qui développe une puissance de 380 ch et un couple de 460 Nm. Couplé à une boîte automatique à 8 rapports, il se montre efficace et nous a offert une belle mélodie lors des accélérations.

Alors que Jaguar était réticente à l'idée d'avoir un SUV

parmi ses modèles, tout laisse à penser qu'il pourrait devenir le modèle le plus vendu de la gamme. Le F-Pace, que ce soit par son design, ses équipements et ses motorisations qui s'adaptent aux priorités de chacun, fait une entrée des plus remarquées dans ce segment, au sein duquel chaque détail a son importance et peut faire la différence.



OCCASIO EXPO

**PREMIER SALON PROFESSIONNEL
DES VOITURES D'OCCASION**



**DU 16 AU 26 FEVRIER 2017
SUR LE PARKING DU PARC SINDIBAD**

Rendez-vous au Premier Salon Professionnel du véhicule d'occasion,
Occasio Expo.

Sur 10 000 m², plus de 1000 véhicules seront exposés, accompagnés
de professionnels du secteur (pneus, tuning, assurances, ...).

Découvrez aussi de nombreuses nouveautés, comme la labellisation
des véhicules, la possibilité de dépôt vente pour les particuliers, des
services administratifs in situ... 40 000 visiteurs sont attendus cette
année, ne ratez pas l'opportunité de faire de bonnes affaires !

**Pour plus d'informations
visiteurs ou exposants :**

**05 22 45 94 28
occasioexpo.ma**

HONDA

NSX

LA RESURRECTION

Dévoilée au Salon de Détroit en 2015, la remplaçante de la première NSX (1990-2005) surnommée à l'époque la Ferrari japonaise, n'a pas lésiné sur les moyens pour concurrencer les meilleures sportives du moment.







Certains héritages sont lourds à porter, surtout lorsqu'on prend la succession d'une icône. C'est le cas de la nouvelle NSX fabriquée aux États-Unis, dans une unité spécialement dédiée. Plus de 25 ans après, ce nouveau porte-étendard du savoir-faire Honda ambitionne de faire aussi bien, voire mieux, que la première génération.

La carrosserie caractérisée par un fond plat et des arches de toit faisant office d'aileton est parfaitement aérodynamique, permettant à la NSX de canaliser la circulation de l'air, afin d'améliorer les performances, le refroidissement et l'appui au sol. Ainsi, une partie du

flux d'air est aussi guidée au travers des montants de custode pour réduire les turbulences dans cette zone et donc la traînée. Un diffuseur permet de générer de l'appui sur l'arrière, pour stabiliser la voiture à haute vitesse.

De plus, les composants de la NSX ont été développés dans le but de favoriser un maximum de dynamisme. Ainsi, la japonaise repose sur une structure en aluminium, s'habille d'une carrosserie en composite et s'en remet à certaines techniques encore jamais utilisées dans l'automobile, comme le moulage d'aluminium par ablation, pour les éléments liant les



Cylindrée : V6 3.5l bi-turbo, inj.dir.
Puissance : 581 ch à 7500 tr/min
Couple : 645 Nm à 2000 tr/mn
Transmission : 9 rapports

Poids et mesures

Poids à vide : 1776 kg
Dimensions : 4,49/1,94/1,20 (L/l/h)
Réservoir : 59 l
Volume coffre : 110 l
Pneumatiques : 245/35/R19-305/35/R 20

Performances globales

Vitesse max : 307 km/h
0 à 100 : 3 s
Consommation : 10 l/100 km
Autonomie : --- km

berceaux avant et arrière à l'habitacle. Ces détails lui confèrent une rigidité torsionnelle exceptionnelle, bien supérieure à celle des sportives allemandes.

Par ailleurs, la nouvelle Honda NSX adopte des mensurations assez inhabituelles pour sa catégorie, notamment une longueur (4,49 m), un toit bas (1,20 m), et une largeur généreuse (1,94 m). Cela contribue en partie à la silhouette très racée et qui flatte la rétine de la japonaise. Ces dimensions n'ont aucun impact sur le volume du coffre, qui reste anecdotique, avec ses 110 litres.

À l'intérieur, on découvre une stricte deux places, avec une présentation de l'habitacle à la hauteur du pedigree de la bête. Les sièges sport offrant un bon maintien et le volant avec ses légers méplats sont autant de clins d'œil à la sportivité. L'instrumentation, pour sa part, est 100 % numérique et un large écran tactile trône en son centre pour la navigation ou le multimédia. Il y a lieu de noter, enfin, la console centrale en forme de vague, qui confère une touche d'originalité à l'ensemble.

En matière d'équipement, il sied de souligner qu'il n'existe qu'une seule finition, avec un équipement de série complet auquel il ne manque que le GPS, proposé en option.

Au chapitre mécanique, Honda a choisi de jouer la carte techno., préférant le choix d'une technologie hybride complexe pour son porte-drapeau. Ainsi, le 3.5 V6 biturbo de 507 ch, logé en position centrale arrière et ouvert à 75° pour abaisser le centre de gravité est épaulé par trois moteurs électriques ! Le premier, à aimants permanents, est situé entre le V6 et la boîte de vitesses. Il pallie le temps de réponse des turbos, développe l'équivalent de 48 ch et fait office de générateur lors des freinages et des décélérations, afin de recharger la batterie lithium-ion, positionnée à la verticale derrière l'habitacle. Les deux autres, jumelés, affichent 37 ch chacun et animent les roues avant indépendamment l'une de l'autre. La puissance cumulée est de 581 ch et le couple de 646 Nm. La mécanique est accouplée à une boîte à double embrayage à 9 rapports.

Pour exploiter cette mécanique, quatre modes de conduite sont disponibles (Quiet, Sport, Sport+ et Track). Le premier favorisant le silence par l'exploitation des moteurs électriques (le régime du V6

serait limité à 4.000 tr/mn) et le dernier permettant d'obtenir l'efficacité maximale, pour une utilisation sur piste. Ainsi, s'il est possible rouler en mode 100 % électrique pendant environ 2 km et à moins de 80 km/h, le basculement en mode Track générant des performances ahurissantes : le 0 à 100 km/h en 3 secondes et 308 km/h en vitesse de pointe....

Côté tenue de route, la NSX affiche une répartition des masses qui favorise l'arrière avec 58 % du poids supporté et elle repose sur des trains roulants en aluminium, multibras à l'arrière et à double triangulation superposés à l'avant. Il y a lieu de signaler que le train arrière est doté d'un différentiel à glissement limité. Le confort est aussi à souligner, grâce à l'efficacité de l'amortissement adaptatif Magnetic. Enfin, il est possible d'opter pour des freins en céramique carbone, proposés en option.

Au final, plus techno que ses rivales plus radicales, la nouvelle NSX joue la carte de l'exclusivité.





ES SAADI

MARRAKECH RESORT

LE PALACE



MAGIE D'UN LIEU

Le Lobby Bar



ES SAADI

MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

par Amal Razine

NISSAN

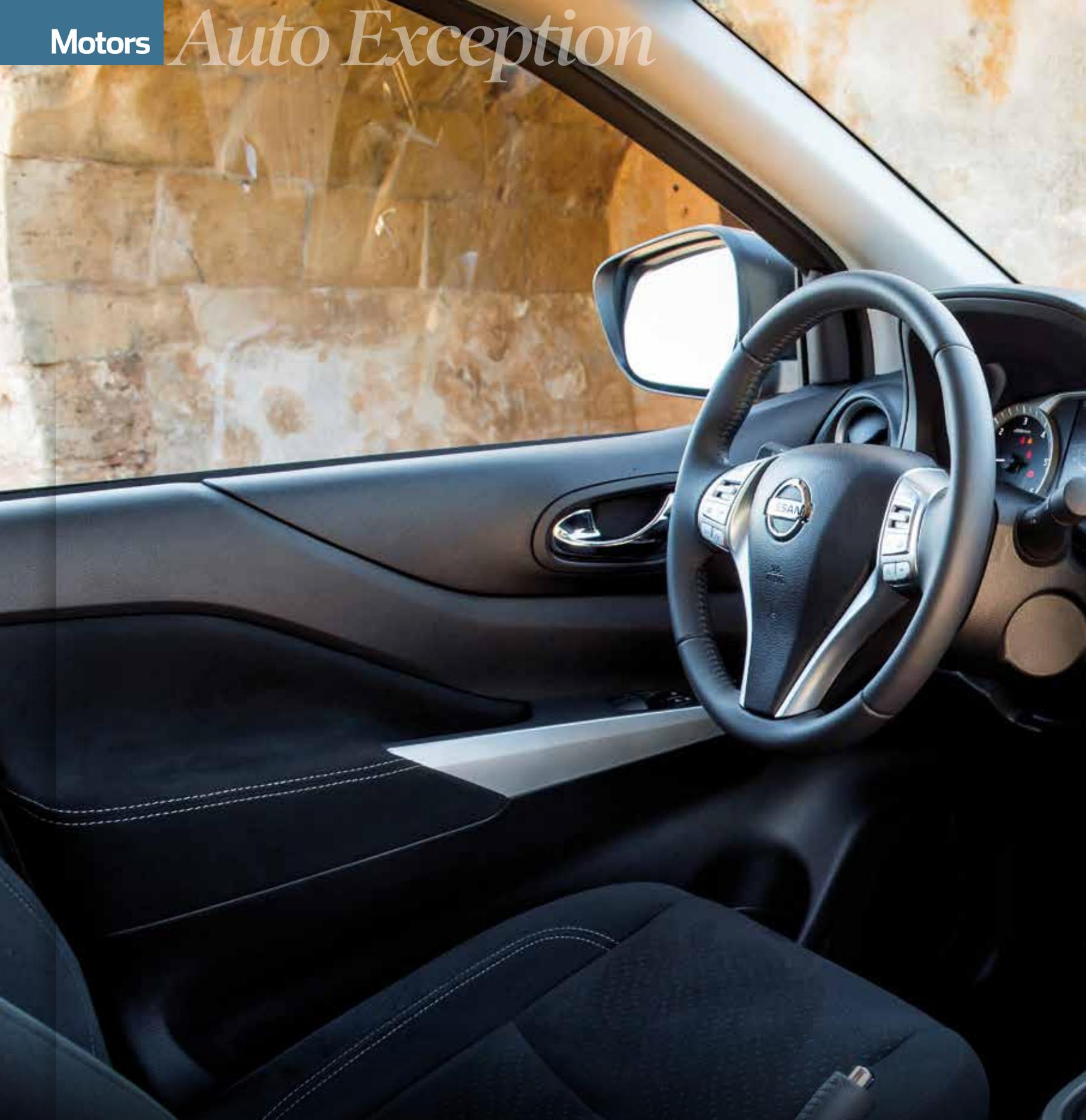
NAVARA

GENTLEMAN BAROUDEUR





Nissan Maroc a fini l'année en beauté. Au-delà de la croissance des ventes enregistrée par rapport à l'année précédente, elle vient de lancer le tout nouveau Navara. Ce dernier vient proposer une vision différente du pick-up. S'il est imposant par ses dimensions, il a également su mettre en avant sa sportivité et sa modernité. Avec sa transmission intégrale et sa garde au sol, c'est un baroudeur né, mais son look et son habitacle surtout, font ressortir son côté Gentleman. Le pick-up nippon ne laissera pas la clientèle marocaine indifférente et il devrait rapidement envahir nos routes.



Élu pick-up International de l'année 2016 lors du salon Solutrans, le Nissan NP300 Navara vient tout juste de débarquer sur notre marché. Après plus de 80 ans d'expertise dans le segment des pick-up et plus de 14 millions de véhicules vendus dans 180 pays, la marque japonaise ne pouvait que mettre au point un modèle à la fois robuste, doté d'une grande capacité de chargement, avec des aptitudes tout terrain dignes des SUV qui dominent le marché et sans oublier le confort qu'il offre à ses occupants. Ce sont bien évidemment,

ces arguments qui lui ont valu ce titre, mais qui lui permettent surtout de faire une entrée fracassante sur notre marché. Allons à la découverte du japonais qui fera des routes et des sentiers battus marocains, son terrain de jeu.

Avec ses plus de 5 mètres de long, le moins qu'on puisse dire c'est qu'il est imposant. À l'avant, le Nissan Navara fait appel à une large calandre en « V » chromée, au milieu de laquelle le logo de la marque trône fièrement. Les feux avant en forme de boomerang viennent



Cylindrée : 4 cylindres en ligne, 16 s
Puissance : 190 ch à 3600 tr/min
Couple : 450 Nm
Transmission : Intégrale

Poids et mesures

Poids à vide : 2000 kg
Dimensions : 5.29/1.84/1.79 (L/l/h)
Réservoir : 80 l
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : 255/65R17T - 255/65R17T

Performances globales

Vitesse max : 180 km/h
0 à 100 : 10.7 s
Consommation : 11.5/8.9/7.4 l/100 km
Autonomie : --- km

souligner un regard intimidant, grâce notamment aux LED, pour un côté plus contemporain. Selon la finition choisie, plusieurs éléments en chrome font leur apparition, à l'instar des rétroviseurs. Le japonais se veut chic, mais n'oublie pas sa mission première. D'ailleurs, le bouclier, les roues de 18", les barres de toit métalliques ainsi que les marchepieds, sont là pour rappeler son côté baroudeur. Au moment de son introduction sur notre marché, c'est la carrosserie Double Cab qui a été choisie. À l'arrière, il a droit à

une benne avec un système d'arrimage C-Channel intelligent, lui permettant de remorquer jusqu'à 3,5 tonnes. Pour une utilisation plus familiale, il faudrait opter pour une couverture de benne ou un hard-top pour l'utiliser comme un vrai coffre.

Dans l'habitacle du Nissan Navara, le monde du pick-up rencontre celui du SUV premium, pour offrir à ses occupants un bon compromis. Bien évidemment, plusieurs éléments ont été empruntés à d'autres modèles de la marque. Il s'agit notamment du volant et



des compteurs, qui sont identiques à ceux du Qashqai et du X-Trail. Le japonais a droit à un ordinateur de bord à écran couleur tactile, mais qui compte également des boutons pour la navigation entre les différentes fonctions. Les sièges méritent toute notre attention, puisqu'il semblerait qu'ils intègrent une technologie inspirée de la NASA pour assurer un soutien optimal des lombaires. À l'arrière, les passagers ne pourront pas se plaindre, vu tout l'espace dont ils disposent. Selon la finition choisie, 3 en tout sont disponibles sur notre marché. Vous aurez droit à une sellerie en cuir, un régulateur de vitesse, des sièges avant chauffants à réglage électrique ou encore à des radars de stationnement.

Mais pour faire réellement la différence et se distinguer de ses concurrents, le nippon compte également sur ses caractéristiques techniques. Nissan Maroc a opté pour le moteur 2.5 dCi, qui développe 190 ch, avec un

important couple qui atteint les 450 Nm. Pour allier confort de conduite et maniabilité, sans pour autant perdre sa capacité de chargement, le Nissan Navara a droit à un nouveau système de suspension à cinq bras. Il possède également un châssis en échelle, très robuste. Disponible uniquement en 4 roues motrices sur notre marché, le japonais offre trois modes de conduite, à savoir le mode 4 roues motrices avec transmission intégrale, le mode 4 roues motrices avec rapports courts pour faire du hors-piste tout naturellement et enfin, le mode 2 roues motrices pour un usage purement urbain.

Disponible sur notre marché à partir de 319.000 DH, le Nissan Navara apporte un vent de fraîcheur au segment des pick-up, qui brille par sa sobriété. Le japonais donnera envie à bien plus d'un d'opter pour ce type de véhicule à l'américaine, que l'on voit, de nos jours, aussi bien en ville qu'à la campagne.



VoitureAuMaroc.com
Votre Voiture Vous Attend!

LAND ROVER



Range Rover 2009 Casa **Particulier**

Diesel 130 000 kms 18 CV Boite à vitesse automatique V8 finition Vogue 1ère main toutes options 2 pneus neufs Sellerie cuir entretien SMEIA

400 000 dhs - 06.61.133.957

BMW



320i 2008 Casablanca **Particulier**

Essence 160 000 kms 11 CV cabriolet 320i boite à vitesse automatique version Luxe toutes options 170ch Jantes 17" 6 rapports conso mixte 6L/100

130 000 dhs - 06.04.744.045

BMW



530d 2010 Mohammedia **Particulier**

Diesel 190 000 kms 12 CV Boite à vitesse automatique 530d Exclusive WW maroc 1ère main toutes options palettes au volant xénon cuir rideaux latéraux

278 000 dhs - 06.61.403.243

JEEP



Wrangler 2012 Casa **Particulier**

Diesel 100 000 kms 11 CV finition Sahara boite à vitesse automatique toutes options clim digitale cabriolet écran tactile marches pieds vitres teintées Système GPS

290 000 dhs - 06.61.330.830

MINI



Cooper 2011 Casa **Particulier**

Diesel 50 000 kms 8 CV Boite à vitesse automatique Cooper D Toutes options 1ère main entretien maison avec carnet commandes au volant accoudoir

200 000 dhs - 06.60.58.53.58

AUDI



A7 2012 Casablanca **Particulier**

Diesel 112 000 kms 12 CV Boite à vitesse automatique 5 portes Finition S-Line 6 caméras de stationnement sièges sports électriques en cuir & daim

420 000 dhs - 06.61.33.81.40

LAND ROVER



Ranger Rover 2006 Casa **Particulier**

Diesel 170 000 kms 11 CV V6 - Range Rover Sport HSE Acheté au Maroc toutes options Sonorisation Harmann Kardon DVD Parking Radar vitres teintées

210 000 dhs - 06.64.90.63.14

LEXUS



LS 2012 Casablanca **Particulier**

Essence 61 000 kms 28 CV V8 Boite à vitesse automatique LS600 Hybride Toutes options importée neuve salon cuir écrans dvd fermeture portes ventouse

630 000 dhs - 06.09.966.250

MERCEDES-BENZ



CLS 2011 Casablanca **Particulier**

Diesel 63 000 kms 12 CV V6 Boite à vitesse automatique 350 cdi toutes options 1ère main sièges électriques chauffants finition intérieure bois xénon bixénon

470 000 dhs - 06.61.95.98.35

Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf

FABIO FILIPPINI

UNIVERSAL
DESIGNER





Motors

Entretien du mois

**FABIO
FILIPPINI**
UNIVERSAL
DESIGNER





Né en 1963 à Vercelli, une petite ville entre Milan et Turin, ce passionné de l'art et de l'architecture a toujours su ce qu'il voulait être. Fabio Filippini est un passionné de l'automobile depuis son plus jeune âge. Il se rêvait à dessiner ses propres modèles et les signait de ses initiales FF. Bien des années plus tard, après des études d'architecture et de design automobile au sein de la première école du genre en Italie, il a commencé sa carrière dans un petit studio indépendant, avant de commencer à travailler pour les grands constructeurs. Aujourd'hui, Filippini est à la tête de Pininfarina. Il a été le premier designer externe à être nommé à ce poste, pour redonner une touche italienne aux créations du centre de design emblématique. Rencontre avec un designer passionné, bien évidemment, mais surtout au parcours atypique.

**FABIO
FILIPPINI**
UNIVERSAL
DESIGNER

Comment avez-vous atterri dans l'automobile ?

Il faut dire que pratiquement depuis mon enfance, j'ai toujours aimé dessiner, dans le sens absolu. Déjà à partir de 5-6 ans, je ne sais plus si c'est venu naturellement ou c'était un peu grâce à mon père, ma passion pour l'automobile avait commencé. Je connaissais tous les noms des voitures de l'époque. Mon père n'était pas du tout dans le monde automobile, il a été commercial de vins pendant toute sa carrière. Peut-être la chose qui le liait à l'automobile étant commerçant, c'était qu'il voyageait beaucoup. Il faisait des centaines de milliers de kilomètres chaque année donc on parlait souvent des voitures et à chaque fois qu'il revenait de voyage, il me ramenait des miniatures que je regarde toujours d'ailleurs. Je dois en avoir là, près de 200. Et parmi elles, quelques-unes m'ont fait rêver depuis tout petit. L'une des premières dont je me rappelle c'est la maquette Polytoys de la Modulo de Pininfarina. J'avais même eu une Cisitalia que m'avait donné mon père (ndlr : Nous l'avions passée en couverture, avec le collectionneur Corrado Lopresto), que j'ai peut-être cassée d'ailleurs. Mais en général, je ne touchais pas beaucoup aux voitures, je ne jouais pas avec. J'avais un ami à l'époque son passe-temps favori c'était de mettre ses voitures les unes sur les autres pour leur donner des coups de marteau par la suite. Moi, au contraire je les gardais toutes, bien propres. Comme beaucoup de collègues dans l'automobile, je pense que nous sommes tous passés par ce stade. Et à partir de là, j'essayais de dessiner moi-même des voitures. Je ne tentais pas de reproduire les modèles que j'avais, mais plutôt d'en imaginer de nouveaux. Vers l'âge de 10 ans, je dessinais des voitures et des motos aussi. Il

m'arrivait même de mettre le logo FF dessus, car c'était mes propres créations. C'est comme cela que tout a commencé et après, j'ai naturellement continué mes études dans ce sens-là. J'ai fait des études artistiques et dans l'architecture.

Vous avez parlé de motos, vous vous considérez comme étant un passionné des 2 roues ?

Quand j'étais adolescent, je me suis mis au motocross, en 125 cc, mais je me suis cassé le fémur 2 fois, du même côté, à 5 mois d'intervalle, quand j'avais 16 ans. Au total, j'ai passé un an et demi, entre les opérations chirurgicales et les traitements. J'ai été opéré 3 fois et j'ai eu une intervention trois ans plus tard. C'est pour cela que j'ai arrêté. J'ai compris que ce n'était pas fait pour moi.

Quelles études avez-vous suivi pour être designer ?

J'avais fait le lycée artistique, donc c'était déjà du dessin. J'ai toujours été un vrai passionné de l'art et de l'architecture. Après, vous savez, dans la tradition du design italien, il n'y avait pas d'écoles vraiment spécialisées, c'était surtout des autodidactes, des architectes, des gens qui ont réellement appris le métier sur le terrain. Moi, j'ai fait une école de design qui a été la première à ouvrir ses portes et qui existe encore aujourd'hui, c'est l'IAAD (Istituto d'arte applicata e design) et qui est l'une des meilleures au niveau international. J'ai donc pris des cours du soir pendant 2 ans pour apprendre la technique, mais en même temps, je suivais les cours à la faculté d'architecture. Cette école m'a donc permis d'avoir la base, le b.a.-ba du design automobile. Pour ce qui est de l'architecture,



FABIO FILIPPINI

UNIVERSAL DESIGNER

c'était intéressant aussi, car je viens de la province de Vercelli, un très petit village, exactement à mi-chemin entre Turin et Milan. J'étudiais l'architecture à Milan et le design automobile à Turin. Pendant 2 ans, je sortais de chez moi à 6 heures du matin pour ne rentrer qu'à minuit. Et quand j'ai terminé l'école de design, j'ai eu une offre pour commencer à travailler chez Open Design of Torino. C'était un studio indépendant fondé par Aldo Sessano. J'y suis resté 4 ans, avant d'aller au Japon, au Design club international, à Hakone.

Durant ces 4 ans que vous avez passés au Japon, vous avez travaillé sur quels types de projets ?

Disons que le studio travaillait principalement avec les constructeurs japonais, qui avaient atteint leur période de grandeur à ce moment-là. D'ailleurs, c'est l'une des raisons pour lesquelles j'étais parti au Japon, puisqu'à la fin des années 80, le design italien était au summum, mais je pensais que si, peut-être, ils n'arrivaient pas à se renouveler, il y aurait eu le risque d'une chute. Parce qu'une fois qu'on atteint des sommets, cela devient de plus en plus difficile. Et au contraire, le Japon à partir de la moitié des années 80 jusqu'à la moitié des années 90, avait connu une montée progressive. C'était la période des grands salons de Tokyo, durant laquelle chaque constructeur présentait 5 concept cars, tous différents les uns des autres. C'était incroyable. À mon arrivée fin 1989, j'ai eu l'occasion de participer 2 semaines plus tard à mon premier Salon de Tokyo. C'était peut-être l'une des éditions les plus mémorables. Pininfarina présentait pour la première fois la Mythos. Dans ce studio, on s'occupait surtout de la phase en amont, nous avions des briefs très conceptuels. Je me rappelle, il y avait un constructeur qui nous avait donné un brief pour un de ses futurs modèles. Comme les Japonais sont très philosophes, cela se résumait au « son et lumière ». Il fallait dessiner une voiture, en nous basant sur ces deux mots. Pour un autre, le brief c'était Audrey Hepburn, c'était donc l'élégance qu'il voulait mettre en avant. Mais occasionnellement, nous avons aussi travaillé pour des constructeurs européens. Parce qu'ils avaient compris qu'au Japon, il y avait une vision et une façon de faire qui étaient différentes. Dans le studio, il y avait en outre des designers japonais qui avaient déjà travaillé en Europe, mais aussi des Européens et c'est ce qui permettait d'avoir une certaine crédibilité, mais aussi une vision qui pouvait être un beau mélange des deux influences. C'est ce qu'on appelait des enclaves internationales. À l'époque, nous avions une étroite collaboration et notamment une partie consultation pour Renault, avec Patrick Le Quément. C'est à travers 2 ou 3 projets que j'avais réalisés à l'époque et qui ont bien marché, que nous avons noué des liens et





en 1993. Je suis alors rentré en Europe, directement chez Renault. Au début, j'ai travaillé sur les concept cars. Le premier était un projet interne, qui n'a jamais été montré et qui était une sorte de vision de l'Espace IV, qui est arrivé 10 plus tard. Avec une conception de sièges qui « rentraient dans le plancher » et un chauffage central. C'était une vraie réflexion sur les monospaces de la marque.

Comment s'est passé votre première expérience chez Renault ?

Quand j'ai intégré la marque en 1993, nous faisons plutôt un travail de recherche, qui était vraiment expérimental. Il y avait même les sièges qui ont été conçus avec l'aérospatial, tout en aluminium fraisé. C'était mon premier travail. Après, j'ai travaillé sur le concept car Initiale. C'était un objet qui a vraiment marqué son époque. Je devais m'occuper de l'intérieur, parce que c'était toute une recherche sur l'élégance et le luxe à la française. Mais avec des codes qui n'étaient pas justement les codes de l'automobile à l'époque, parce que les Français n'avaient plus les codes traditionnels du luxe, ni la légitimité d'ailleurs. Le luxe automobile c'était soit les Anglais, avec un luxe un peu décadent, les Italiens, avec un luxe plus émotionnel et dans la sportivité, ou les Allemands, avec un luxe lié à la qualité et à la rigueur. Alors les Français, pour s'accrocher au luxe, devaient s'inspirer d'autres valeurs, notamment la mode. Le concept lui-même en sa totalité a été pensé pour sortir des codes automobiles prédéfinis. À l'époque, une voiture de luxe n'avait pas de grosses consoles centrales et étaient détachées de la planche de bord. La planche était presque comme un piano, avec une partie qui s'ouvrait pour découvrir les options, comme une sorte de mise en scène, avec des matériaux nobles, comme le hêtre canadien, très clair. C'était nouveau, parce que jusque-là, le bois utilisé dans les voitures de luxe c'était la ronce de noyer, qui est plutôt foncée. Les couleurs du cuir étaient le beige et le bleu. C'était donc une notion de l'élégance sortant des codes de l'automobile. On s'inspirait d'autres codes, qui venaient d'ailleurs. Et nous avons intégré tout cela dans un objet qui était d'une modernité extraordinaire, qui changeait complètement des modèles déjà sur le marché. Il avait une planche asymétrique. Moi j'ai toujours dessiné des intérieurs mais aussi des extérieurs. Mais depuis mon arrivée chez Renault, vu que j'ai réalisé des intérieurs qui ont eu beaucoup de succès, ils ont voulu que je me dédie spécialement à cela. Grâce à mon approche d'architecte, je dessinais des intérieurs différents de ceux réalisés par les autres designers automobiles. C'est ce qui m'a permis de faire la différence. Je dessinais l'espace dans sa globalité et pas chaque élément à part. J'avais tendance à dessiner des intérieurs pleins de vides, plutôt qu'encombrés. Cela a bien marché, puisque grâce à cela j'ai eu l'occasion de travailler pour le groupe Volkswagen pendant 3 ans.

FABIO FILIPPINI

UNIVERSAL DESIGNER

Parlez-nous un peu plus de votre expérience au sein du groupe allemand.

En 1997, j'ai intégré le Center Design Europe, qui était à Sitges près de Barcelone. Au sein de ce studio, nous travaillions sur les futurs projets des différentes marques du groupe. Nous avons même commencé à travailler sur Bugatti, qui venait d'être rachetée par le groupe. Il faut savoir que par ce studio, sont passés de grands noms du design comme Jean Pierre Ploué, avec qui j'avais déjà eu l'occasion de travailler chez Renault. Nous avons également passé un an et demi ensemble à Sitges. Il y avait Benoît Jacob, qui était devenu le designer de la gamme i de BMW, avant de quitter il y a quelque temps. Il y a eu aussi Alexandre Marval, qui est allé chez Citroën par la suite. Cela en ce qui concerne les designers français, mais Julian Thompson a également fait un crochet par le Center Design Europe, avant de rejoindre Jaguar. Il y a eu beaucoup de designers qui ont tous aujourd'hui des postes importants chez les différents constructeurs. C'était vraiment une expérience très enrichissante, puisque ça ne se limitait pas seulement à une marque. Moi, j'ai surtout travaillé pour Audi. J'ai notamment conçu et développé l'intérieur de la première phase de l'A8, qui est sortie en 2001, après mon départ.

Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à revenir chez Renault ?

Comme vous le savez, Renault a racheté Nissan en 1999. Patrick Le Quément s'est rappelé que j'étais passé par le Japon. Il était à la recherche de personnes qui connaissaient bien Renault et qui pouvaient faire des propositions cohérentes au sein du groupe. J'ai intégré Renault, en 2000, en tant que chef de projet Design Prospective au Design industriel Renault à Guyancourt et à partir de 2002, j'ai eu la responsabilité de créer le Studio Renault Design Paris. À cette époque, le constructeur était en train de créer plusieurs studios. C'était avec la philosophie suivante : « Nous sommes français, nous voulons un peu avoir une vision globale à la française ». C'est au centre même de Paris, à la Bastille. J'ai participé à sa création à travers les différentes étapes. J'ai même travaillé avec les architectes sur la conception de l'intérieur. Son rôle était d'être un satellite indépendant, qui faisait de la création à 360° dans le monde automobile, bien évidemment, mais qui devait aussi chercher des contacts pour nous inspirer de tous les secteurs de la création française. Une nouvelle fois c'est mon côté architecte qui a pris le dessus. Nous étions en contact avec les gens de la





mode, avec la mairie de Paris, nous participions par exemple à la semaine du design parisien, on ouvrait beaucoup l'échange, mais 90% de notre activité étaient centrés sur l'automobile, en essayant d'intégrer ces stimulations. J'avais une équipe qui était fixe et une autre qui était toujours en rotation. Dans le sens où c'était des gens qui venaient du techno centre, qui avaient par exemple passé 3 ans sur un projet de production et qui étaient un peu enfermés, d'un point de vue créatif, on les remettait dans le bain pendant un an ou 2, avant qu'ils ne repartent, avec de nouvelles idées. En faisant cela, nous avons contribué à faire évoluer les choses en interne. On travaillait sur des projets, en concurrence avec le techno centre, on était complètement indépendants. Patrick Le Quément et le VP design extérieur et le VP design intérieur étaient les seuls à voir réellement ce qu'on faisait. On était en concurrence sur des projets de série. Par exemple, nous avons travaillé sur la Kangoo, la Twingo, la Laguna et la Mégane. On travaillait sur avant-projets et on travaillait aussi sur des concept cars. Pendant ces 5 ans, entre 2003 et 2008, j'ai eu l'occasion de voir beaucoup de projets sortir de ce studio de design. Parfois on organisait, au Renault Design Paris, des séminaires, des workshops et les gens de Nissan étaient également présents. C'était une ambiance différente du techno centre, où il était possible de découvrir tout le projet. Nous utilisions ce site comme un lieu d'échange et de réflexion. J'ai même eu la possibilité de recevoir une fois Steve Jobs, pendant 1h30. Nous lui avons fait visiter le studio en lui expliquant un peu ce qu'on faisait et c'était vraiment quelqu'un d'impressionnant. Dès que je commençais à lui expliquer, il saisissait rapidement le sens et le but de

FABIO FILIPPINI

UNIVERSAL
DESIGNER

notre démarche. J'ai gardé un souvenir impérissable, tellement il était naturel et ouvert. Durant les 5 années que j'ai passé à la tête de ce centre, nous avons fait toutes les phases en amont de la Mégane et du Scénic de la famille 3. Quand le projet a été approuvé, nous étions partis pour la production de toutes les variantes de la famille, il y en avait 11 au total. Concrètement nous en avons fait 9. Le Quément m'a alors demandé de revenir au centre pour prendre la responsabilité de toute la gamme. Je suis donc revenu en 2006 et j'étais responsable de toute la gamme Mégane. En moins de 3 ans, entre 2006 et 2008, nous avons dessiné toute la gamme de l'époque. Le vrai défi était de créer une gamme cohérente, avec une base commune, mais des modèles très différents les uns des autres. À ce moment là, Carlos Ghosn arrivait à la tête de Renault, après Nissan et c'était le plus gros investissement de la maison. C'était donc une énorme responsabilité pour moi. C'était la première gamme qu'on faisait en changeant complètement le processus. On faisait des essais et Le Quément avait décidé d'opter pour le processus numérique que nous n'avions jamais expérimenté sur d'autres véhicules et qui devait raccourcir les délais de production de plusieurs mois et réduire le coût d'investissement. C'était donc une vraie pression pour une gamme à vocation internationale, mais heureusement, nous avons pu relever le défi. Avec le recul, on se dit qu'on aurait pu mieux faire, notamment, au niveau du design. Donc après cela, Le Quément m'a demandé de reprendre ma veste de designer intérieur. C'était un aspect que la marque voulait mettre en avant.

Donc après le Studio Renault du Design, vous avez pris la tête du design intérieur ?

Même si j'aime un peu tout faire et avoir une certaine flexibilité, je ne pouvais décliner cette offre. Nous avons un peu créé la base pour commencer à différencier de nouveau la stratégie de marque chez Renault, avec la période du TouchScreen et tout le système né à ce moment-là. Renault à l'époque avait l'écran avancé dans la planche de bord, avec des commandes séparées. Et là nous étions revenus avec un écran tactile positionné dans une zone ergonomiquement la plus efficace possible. Cela avait commencé avec l'Espace et la Clio, qui avaient ce qu'on appelait le tothem. Il s'agissait de trouver une différenciation stylistique entre Renault et Dacia, pour créer vraiment un positionnement de marque. Nous avons commencé à faire cela avec Le Quément et après nous avons consolidé cette stratégie avec Laurens Van Den Acker,





qui avait pris les commandes du design entre temps. J'ai travaillé près de 2 ans avec lui et c'était vraiment une expérience positive. Il me faisait complètement confiance pour ce qui est des intérieurs. Et c'est avec lui que nous avons donné naissance à la nouvelle génétique des intérieurs de Renault, qui ne cesse de se développer. Notre premier projet ensemble était la Clio, c'était mon premier projet à 100% en tant que VP design intérieur. Cependant, je me suis aussi occupé de toute la partie intérieure des nouvelles Dacia, qui étaient sorties à ce moment-là.

Aujourd'hui vous êtes chez Pininfarina. Comment avez-vous vécu le passage d'une marque généraliste à un centre de design aussi mythique ?

En 2010, j'ai été contacté par Pininfarina et c'était vraiment pour moi un nouveau challenge. En Italie, il y a des designers automobiles typiquement italiens, avec toute la valeur que cela comporte et dans mon cas je suis un designer automobile avec une formation d'architecte, qui a eu une expérience au Japon et qui a passé beaucoup de temps en France. J'ai travaillé avec une vision française, une logique très conceptuelle des choses, mais j'ai pu garder l'esprit émotionnel italien, la passion. Ayant aussi travaillé pour des sociétés allemandes, par exemple, j'ai un penchant pour la rigueur et la technologie, j'essaie toujours de sauvegarder cet esprit. Je pense que c'est ce parcours probablement qui est très multiple, qui a un côté plus conceptuel, un côté plus rigoureux, un côté plus émotionnel et passionnel, qui m'a conduit d'une façon indirecte chez Pininfarina. Parce que Pininfarina c'est un peu tout ça. D'ailleurs, toutes les personnes qui m'ont précédé dans un poste de responsabilité, avaient reçu une formation en interne, qui leur a permis de développer leur carrière. Ils arrivaient à prendre le contrôle avec un ADN très fort, car ils ont cette culture de la maison. Dans mon cas, je peux vous dire, d'une certaine façon les discussions avec la direction de Pininfarina et avec Paolo Pininfarina himself, prouvent que nous sommes parfaitement en phase. Je pense que ma vision du design colle parfaitement avec celle de la maison. Parce que c'est le résultat d'un parcours qui n'est pas typiquement italien et c'est ce qui me permet d'être très proche de Pininfarina, qui avait une vision très ouverte, fondée sur des valeurs plus essentielles dans leur globalité. C'était une vision du design qui est très profonde : l'essentialité, l'équilibre des proportions, la passion aussi et l'innovation. C'est pour cela que Pininfarina peut faire du design hors automobile facilement, parce que les valeurs de la vision stratégique de la maison depuis sa fondation, ce sont des valeurs essentielles, qui peuvent s'appliquer à la discipline du design dans l'absolu. Moi, de mon côté j'ai toujours eu cette complémentarité entre l'automobile et l'architecture.

par Hamid Benmaarouf



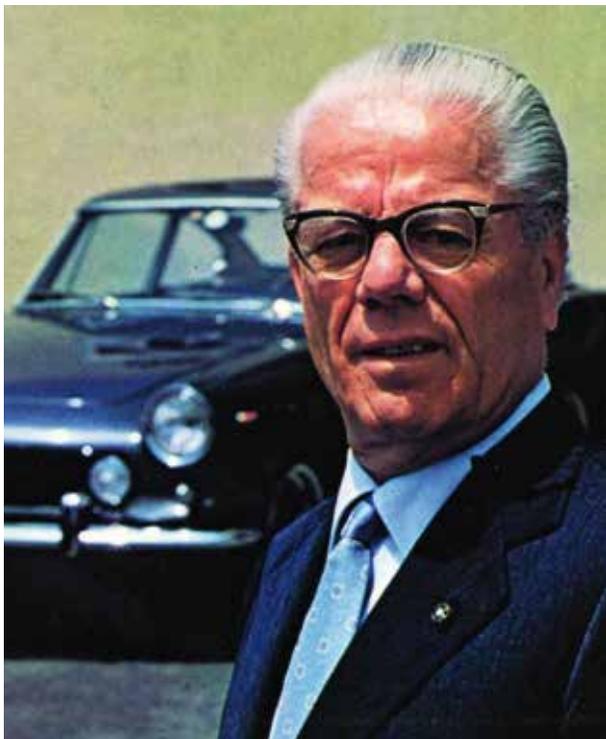
pininfarina

L'ORFÈVRE
TURINOIS





Elle est l'un des principaux symboles du design made in Italy, ainsi que l'un des protagonistes de l'histoire mondiale de l'automobile. Fondée en 1930, l'entreprise turinoise a signé une longue liste de voitures iconiques, de la Nash Healey Spider à la Peugeot 403. Après dix années de crise, elle entrevoit enfin le bout du tunnel, en passant dès 2016 aux mains du constructeur indien Mahindra.



A l'orée de son aventure, le "Carrossier Pinin Farina" construit de manière artisanale des carrosseries spéciales pour ses clients, mais en l'espace de quelques années, il parvient à produire industriellement des voitures en petites séries.

Créée à Turin en 1930, l'entreprise doit son nom à son fondateur, Battista Farina, qui en piémontais était appelé "Pinin". Battista, qui avait alors 37 ans, avait commencé à travailler dès ses 11 ans avec son grand frère Giovanni, qui était carrossier. Seize plus tard, il avait reçu une proposition de travail aux Etats-Unis par Henry Ford, qu'il avait refusée.

A l'orée de son aventure, le "Carrossier Pinin Farina" construit de manière artisanale des carrosseries spéciales pour ses clients, mais en l'espace de quelques années, il parvient à produire industriellement des voitures en petites séries. L'activité doit néanmoins être suspendue pendant la deuxième guerre mondiale, l'entreprise étant détruite. Elle reprend en 1946, avec la production de la Cisitalia, aujourd'hui exposée au musée d'Art moderne de New York.

Quand en 1950 l'Italie est exclue avec l'Allemagne du Salon de l'auto qui se tient à Paris au Grand Palais, Battista part avec son fils Sergio pour la France, avec une Alfa Romeo et une Lancia. Ils se garent à l'extérieur de l'exposition et finissent par se faire remarquer.

La montée en puissance de l'entreprise se produit lors des années 1950 et 1960, grâce à la collaboration avec nombre de grands producteurs automobiles, parmi lesquels Ferrari, Peugeot et Nash, qui deviendra General Motors. C'est l'époque de l'industrialisation de masse, avec la production, à partir de 1955, de 27.000 exemplaires de la Giulietta spider Alfa Romeo. Ce changement d'échelle implique, dès 1958, un agrandissement de l'établissement, qui s'étend désormais sur 75.000 mètres carrés.

Le grand écran contribuera également à la popularité de Pininfarina. Ainsi, les voitures du designer italien conquièrent par ailleurs le cinéma américain : la Nash Healey Spider apparaît notamment dans Sabrina de Billy Wilder, avec Audrey Hepburn, William Holden et Humphrey Bogart. Une décennie plus tard, l'Alfa Romeo 1600 Spider est rendue célèbre par « Le lauréat » interprété par Dustin Hoffman. Le lieutenant Columbo utilisera aussi dès la fin des années 1960 une voiture dessinée par Pininfarina : la "mythique" Peugeot 403.

Jeune ingénieur en mécanique, Sergio intègre en 1950, à vingt-quatre ans, l'entreprise familiale. En 1961, à l'âge de 35 ans, Sergio Pininfarina, nom qu'il est autorisé à porter après un décret présidentiel publié la même année, se voit propulsé à la tête de la modeste entreprise familiale. Très vite, le fils ambitieux, regarde bien au-delà des frontières de l'Italie, pour proposer quelques années plus tard son travail à des entreprises étrangères, dont Peugeot, avec laquelle sa collaboration dans le design automobile perdurera pendant plus de cinquante ans. La collaboration entre Peugeot et Pininfarina débute en 1951 et se concrétise par la 403 Berline et ses dérivés longs. Ce premier apport est suivi d'une longue liste de véhicules étudiés



La Ferrari 212 Inter et la 375 MM, deux véritables merveilles de savoir-faire et d'innovation, furent les premiers modèles frappés du «cheval Ferrari» à bénéficier du design Pininfarina.

en commun : 404, 204 berline et break, 504 coupé et cabriolet, 104, 604, 505, 305, 205 cabriolet, 306 cabriolet... En 1996, le très réussi coupé 406, aux courbes tendues et félines, est mis sur le marché et rafle la première place du classement des meilleures ventes de voitures dans sa catégorie, grâce au design du groupe italien. La signature du carrossier turinois devient la tête de proue d'un style privilégiant l'aérodynamisme, des formes nerveuses mais équilibrées et surtout, la recherche d'une certaine élégance. Ce classicisme latin va faire école bien au-delà de l'Italie, puisque même des marques américaines (Chevrolet pour la Corvette, Cadillac pour l'Eldorado Brougham) céderont à ses sirènes.

L'orfèvre italien est également le concepteur de la Lancia Aurelia B24 Spider. Construite entre 1950 et 1958, l'Aurelia est un modèle mythique de chez Lancia, notamment parce qu'elle est propulsée par le premier moteur V6 de série. En 1954, Lancia confia à Pininfarina le modèle B24 cabriolet, devenu entre temps un merveilleux objet de collection. C'est le cas également du très élégant Alfa Romeo Giulietta Spider,

qui fait désormais partie des classiques automobiles.

Mais c'est la collaboration avec Ferrari qui sera la plus emblématique. Entamée à partir de 1952, elle va devenir exclusive en 1975. À l'époque, Battista « Pinin » Farina, père de Sergio Pininfarina et fondateur de la maison mère qu'allait devenir Pininfarina sous la direction de son fils et Enzo Ferrari avaient convenu d'un rendez-vous, à condition que chacun fasse la moitié du chemin séparant Turin de Maranello, une ville près de Modène, leurs villes respectives. Leur rencontre ne fut pas vaine et les fruits de leur collaboration valaient largement le déplacement. Car dès le début de l'année 1953, la Ferrari 212 Inter et la 375 MM, deux véritables merveilles de savoir-faire et d'innovation, furent les premiers modèles frappés du « cheval Ferrari » à bénéficier du design Pininfarina. Sergio Pininfarina, qui avait assisté à cet entretien entre son père et le patron de Ferrari, prolongea la complicité et la collaboration



entre les deux firmes une fois qu'il eut hérité du groupe. C'est ainsi que durant les soixante dernières années, la majorité des voitures sortant des usines de Ferrari ont leur design griffé Pininfarina comme la Ferrari 275 GTB (1965). Le patriarche parvint même à convaincre Enzo Ferrari, connu dans le monde de l'entreprise en Italie pour son inflexibilité et sa fermeté, d'adopter le moteur arrière central pour certains de ses modèles.

Une véritable révolution pour la prestigieuse firme au cheval cabré. Dans les années 80, un autre bijou sera également l'œuvre de Pininfarina : la Testarossa (1984).

Visionnaire en avance sur son temps, Sergio Pininfarina, équipe ses bureaux d'études d'une soufflerie dès 1973 et à grandeur réelle, qui plus est. Une première en Italie. À partir de 1982, il sera également à la pointe de la technologie, en obligeant ses bureaux d'études à la généralisation de l'emploi d'outils numériques. Mais le stylisme Pininfarina ne s'est pas uniquement exprimé au profit de plusieurs dizaines de constructeurs automobiles à travers plus de mille modèles : le génie





s'est également aventuré dans le domaine de l'aviation, dans les trains, la bagagerie ou encore l'horlogerie ou la téléphonie.

Lors des décennies 80 et 90, Pininfarina, cotée en Bourse en 1986, continue d'élargir ses activités, ainsi que ses unités de production. En 2006, Sergio transmet l'entreprise à son fils Andrea, qui décédera deux ans plus tard dans un accident de la route et sera remplacé par son frère Paolo.

À partir de 2004, les comptes de l'entreprise basculent dans le rouge, les constructeurs automobiles préférant désormais avoir leur propre studio de conception que de recourir à un prestataire extérieur. La crise atteint son paroxysme en 2008, avec 204 millions d'euros de pertes. Les accords avec les banques se succèdent alors et dès 2009 commence officiellement le processus de vente du groupe. Entre 2010 et 2011, la

presse évoque au fur et à mesure plusieurs candidats, parmi lesquels Vincent Bolloré (avec qui Pininfarina collaborait pour la création de la BlueCar d'Autolib'), mais la transaction n'aboutit pas.

En 2011, le groupe doit finalement renoncer à l'assemblage pour se concentrer sur le design et l'ingénierie. Sergio Pininfarina décède l'année suivante. Fin septembre 2015, le groupe enregistrait une perte nette de 7,8 millions d'euros et un endettement de 47,4 millions d'euros. C'est cette même année que le conglomérat indien Mahindra et la société Pincar,

détentric de 76,06 % du capital de Pininfarina, concluent un accord pour la cession de cette part à Mahindra. Les quelque 23 millions d'actions ont été acquises au prix de 1,10 euro l'unité. À cette occasion, Paolo Pininfarina a déclaré : « C'est un grand jour. Pininfarina est plus mondiale et plus forte que jamais. Dans un monde globalisé, l'entrepreneuriat et le capital n'ont pas besoin de passeport ».

Au final, Pininfarina aura marqué l'industrie automobile comme étant un designer hors du commun dont le sigle orne les carrosseries des modèles les plus prestigieux. Au total, on lui attribue plus de 1000 voitures, dont certaines ont aujourd'hui trouvé place





ROADSTER

Vouloir révolutionner le monde de la moto haut de gamme, voilà un projet qui semble bien ambitieux ? mais pas impossible. C'est l'objectif que se sont fixés un entrepreneur français, François-Xavier Terny et Edward Jacobs, qui est un ancien ingénieur de ConfederateMotorcycles, en créant leur marque Vanguard. La Roadster, qui est le premier modèle encore en phase de développement, a été dévoilée en tant que prototype au New York Motorcycle Show pour une production prévue en 2018.



Pour ce tout nouveau et premier modèle de la marque Vanguard, la touche de l'ingénieur américain est plus qu'évidente, puisque la Roadster s'est fortement inspirée des motos de la ConfederateMotorcycle, avec leur style épuré, certes, mais surtout torturé. Voulant présenter une pièce de haute couture à sa future clientèle, Vanguard a fait du fameux V-twin de 1917 cc refroidi par air, son élément central, il est de ce fait 100% porteur, ne faisant donc pas appel au cadre pour ancrer les suspensions et l'habillage. Il faut dire que la marque a accordé un soin particulier à l'ingénierie, pour un résultat des plus impressionnants, avec des pièces uniques, notamment en aluminium et en carbone. Une

pièce carrée transparente abrite différentes pièces, dont le cadran de transmission finale. L'amortisseur a droit à une présentation particulière, puisque caché à la naissance du monobras oscillant, alors que l'échappement est presque invisible. Il a, en effet, été placé sous le bicylindre et la longue selle.

La Roadster, dont le développement a démarré en 2013, se veut moderne et à la pointe de la technologie. Elle a droit à une large roue arrière, recouverte d'une flasque, à un phare avant à LED, des hublots transparents sur certaines pièces en mouvement, mais aussi à une instrumentation sous forme d'une tablette de 7 pouces. La Vanguard, qui s'attaque directement au



haut de gamme, s'équipe également de suspensions Öhlins et d'étriers radiaux Brembo.

Basée dans l'ancien chantier naval de Brooklyn, Vanguard compte dans un premier temps produire 200 unités de la Roadster, histoire de faire connaître la marque, tout en développant en parallèle, sur la même base, une version Racer et une Cruiser. Edward Jacobs a, pour cette raison, mis au point une conception modulaire, qui permettrait de produire les trois types de machines.

En véritable star au salon de la moto de New York en décembre dernier, elle a permis à Vanguard de faire une entrée remarquée dans le cercle fermé du haut de

gamme. Dès sa création en 2013, la marque américaine avait pour objectif de concurrencer les marques américaines et européennes qui dominent le segment en utilisant comme principale arme, la création. Que ce soit au niveau du style ou de l'aspect technique, le cahier des charges est respecté à la lettre. Ceci dit, avant une commercialisation en 2018 aux Etats-Unis, Vanguard, qui devrait revoir son prototype pour qu'il soit conforme aux normes d'homologation du monde entier, n'a pas hésité à faire appel à d'autres marques de motos.



Duomètre Sphérotourbillon Moon

Présentée lors de l'édition 2015 du Salon International de la Haute Horlogerie de Genève, la Duomètre Sphérotourbillon Moon de Jaeger-LeCoultre se veut une harmonie parfaite entre esthétique et précision. Elle dépasse toutes les limites et se dote d'une phase de lune qui a été conçue pour rester précise pendant 3887 ans. La Maison horlogère fait une nouvelle fois honneur à sa philosophie selon laquelle, la montre ne doit être altérée ni par la culture horlogère ni par les prouesses techniques.

Pour mettre au point la Duomètre Sphérotourbillon Moon, en plus de son pouvoir d'invention, Jaeger-LeCoultre concentre toute la sagesse séculaire de l'astronomie traditionnelle. En effet, comme son nom l'indique, elle se distingue par une phase de lune dont la précision est tout simplement d'un autre monde. Au moment où une phase de lune classique compte un jour de décalage tous les deux ans et demi, chez Jaeger-LeCoultre c'est à peine un jour tous les 122 ans. Avec un diamètre de 42 millimètres et une épaisseur qui ne dépasse pas les 14.3 millimètres, les horlogers ont dû faire preuve d'imagination pour loger un mécanisme aussi complexe.

Le Sphérotourbillon fait appel à un phénomène que les passionnés d'astronomie connaissent parfaitement. Il s'agit de la rotation de l'axe de la terre. Chaque planète tourne autour d'un axe qui n'est jamais perpendiculaire au plan orbital. Cet axe forme un angle d'environ 23° et c'est cette inclinaison naturelle qui donne lieu à la succession des saisons. S'inspirant donc de ce phénomène, le Sphérotourbillon effectue une révolution autour de l'axe de sa cage en titane en plus de tourner autour d'un deuxième axe incliné à 20°.

Pour arriver à conjuguer parfaitement le fonctionnement de la montre, les complications et la précision, la Duomètre, comme d'autres modèles de la marque, a droit au concept Dual-Wing et son architecture bicéphale. Au sein du même boîtier, sont

réunis deux mécanismes, l'un dédié à la précision et l'autre aux fonctions, qui fonctionnent distinctement. Si son aspect technique est des plus fascinants, l'esthétique porte en elle toute l'essence de la marque. Jaeger-LeCoultre pense à sa clientèle et pour plus de lisibilité, la symétrie du ballet des fonctions sur le cadran grené a été retravaillée et pour se distinguer des autres modèles, alors qu'elle est généralement située à 6 heures, la phase de lune est, cette fois, positionnée à 3 heures.

Toujours en hommage à l'astronomie, c'est le lapis lazuli qui a été utilisé pour le disque. Il s'agit d'une roche, qui a souvent été confondue avec le saphir et dont l'utilisation remonterait à 7000 ans. Le disque accueille aussi des étoiles poudrées qui prennent place juste au-dessus de la lune.

Pour les mouvements de rotation du Sphérotourbillon, c'est un escalier en maillechort non traité à la finition satinée qui a été choisie et qu'il est possible d'admirer à l'œil nu grâce à une ouverture sur le flanc du boîtier. Jouant la carte de la sobriété, elle a été présentée avec un boîtier en platine avec une finition polie et satinée, ainsi qu'un cadran grené argenté. Pour ce qui est des aiguilles des heures et minutes, elles sont type « feuille » avec une forme très effilée qui est plus large au centre de l'aiguille qu'à sa base et sa pointe. Pour rester dans cette sobriété et conserver l'élégance que revendique Jaeger-LeCoultre, le bracelet est en cuir d'alligator cousu main avec boucle à ardillon en platine.



Partagás

Maduro No.1

Partagás est une célèbre marque de cigares cubains, fondée en 1827 par l'Espagnol Dom Jaime Partagas, qui lui a donné son nom en 1845. Aujourd'hui, c'est l'une des plus anciennes fabriques de cigares de Cuba encore en activité, qui ne se repose pas sur ses acquis et cherche à se renouveler. En effet, pour enrichir sa tradition, tout en innovant, la marque cubaine a lancé la commercialisation du Maduro n° 1, qui se distingue par ses caractéristiques spéciales. Premier cigare Maduro produit par Habanos S.A. depuis 2007, ce double Robusto, avec quelques centimètres de plus qu'un Robusto (il fait 13 cm), est un cepo légèrement plus fort que le robusto classique. Ceci lui confère une plus grande générosité des goûts et des arômes.

À cru, la tripe libère des arômes de cacao et d'épices. Les premières bouffées sont généreuses et onctueuses. Les arômes du premier tiers évoquent le poivre blanc et le café torréfié.



Au premier regard, il se veut irrésistible, avec sa cape foncée et grasse, qui recouvre sa belle vitole. Cette dernière est faite totalement a mano, avec des tabacs grandis uniquement dans la région mondiale connue de la Vuelta Abajo, à Cuba. Les feuilles sont cueillies sur les plus hautes parties de la plante, après une période de fermentation plus longue, elles développent une texture plus intense et une couleur foncée, qui délivrent un goût qui démultiplie la puissance du Maduro n°1.

À cru, la triple libère des arômes de cacao et d'épices. Les premières bouffées sont généreuses et onctueuses. Les arômes du premier tiers évoquent le poivre blanc et le café torréfié. Évolutive, la musique aromatique ne faiblit pas. Le deuxième tiers accentue les arômes de café, le cacao s'installe et donne de la rondeur aux volutes. Le final est bien charpenté, puissant sans amertume, une très belle pièce.

Vendu exclusivement par les établissements La Casa del Habana et les spécialistes en Habanos partout dans le monde, le Partagás Maduro No. 1 a également eu droit à une nouvelle présentation, à la hauteur de ses ambitions. Il se présente en semi-boîte Nature de 25 unités, avec une bande qui vient mettre en valeur la traditionnelle bague de la marque cubaine.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY

Inauguré en 1959, après 3 ans de travaux, le Daytona International Speedway est l'un des circuits automobiles les plus célèbres des Etats-Unis. Construit par William "Big Bill" Henry Getty France, il est rapidement devenu une des principales attractions de Daytona Beach, grâce aux différents événements qu'il accueille, mais aussi pour les visites guidées privées organisées, qui plongent les visiteurs dans l'histoire de ce circuit international.





DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY



DAYTONA

Évasion de rêve

Le Daytona International Speedway se distingue par son anneau ovale de forme triangulaire d'une longueur de 4,023 kilomètres, et d'une capacité de 167.785 spectateurs. Accueillant différentes compétitions automobiles, à l'instar de la NASCAR, les 24 heures de Daytona, mais aussi des évènements motos comme les 200 miles de Daytona ou encore du karting, il compte plusieurs configurations, puisqu'il comprend une portion infield d'une longueur de 5,729 km, mais également une autre de 4,667 km. Il va sans dire que le circuit est ouvert toute l'année.

En 2010, lors des Daytona 500, course de stock-cars de la NASCAR Sprint Cup Series, qui est la course automobile la plus suivie des Etats-Unis, l'épreuve a dû être interrompue à deux reprises par les officiels à cause de la présence de bosses, mais cela a permis au Daytona International Speedway d'avoir droit à de nouveaux travaux pour appliquer un nouveau revêtement, supprimer les bosses, améliorer les transitions en sorties de virages. Ces changements ont porté leurs fruits, puisque lors des Speed weeks et des Dayton 500, en 2011, les pilotes ont pu atteindre des vitesses jamais enregistrées par le passé sur ce circuit, avec plus de 320 km/h. Ces rénovations, qui ont coûté près de 400 millions de dollars, concernent également les installations du circuit qui sont ouvertes au public. En effet, lors des visites guidées il est possible de s'introduire dans le « Velocitorium », qui met en scène



la Bluebird V, avec une longueur de 8,6 mètres et qui pèse moins de 4.500 kg, au volant de laquelle le pilote Britannique, Sir Malcolm Campbell a pu établir en 1935, déjà, un record de vitesse sur terre à 445,50 km/h. Mais ce n'est pas tout, puisqu'il est aussi possible d'accéder à la salle de réunion des pilotes, à l'Heritage Museum, mais surtout à la salle Coca-Cola, au sein de laquelle se trouve la voiture gagnante du Daytona 500.

Au fil des ans, le Daytona International Speedway est devenu un passage incontournable pour les passionnés de la course automobile et mordus de vitesse, qui a fait de Daytona Beach une ville qui vit au rythme des vrombissements des bolides.





Rob Ijbema

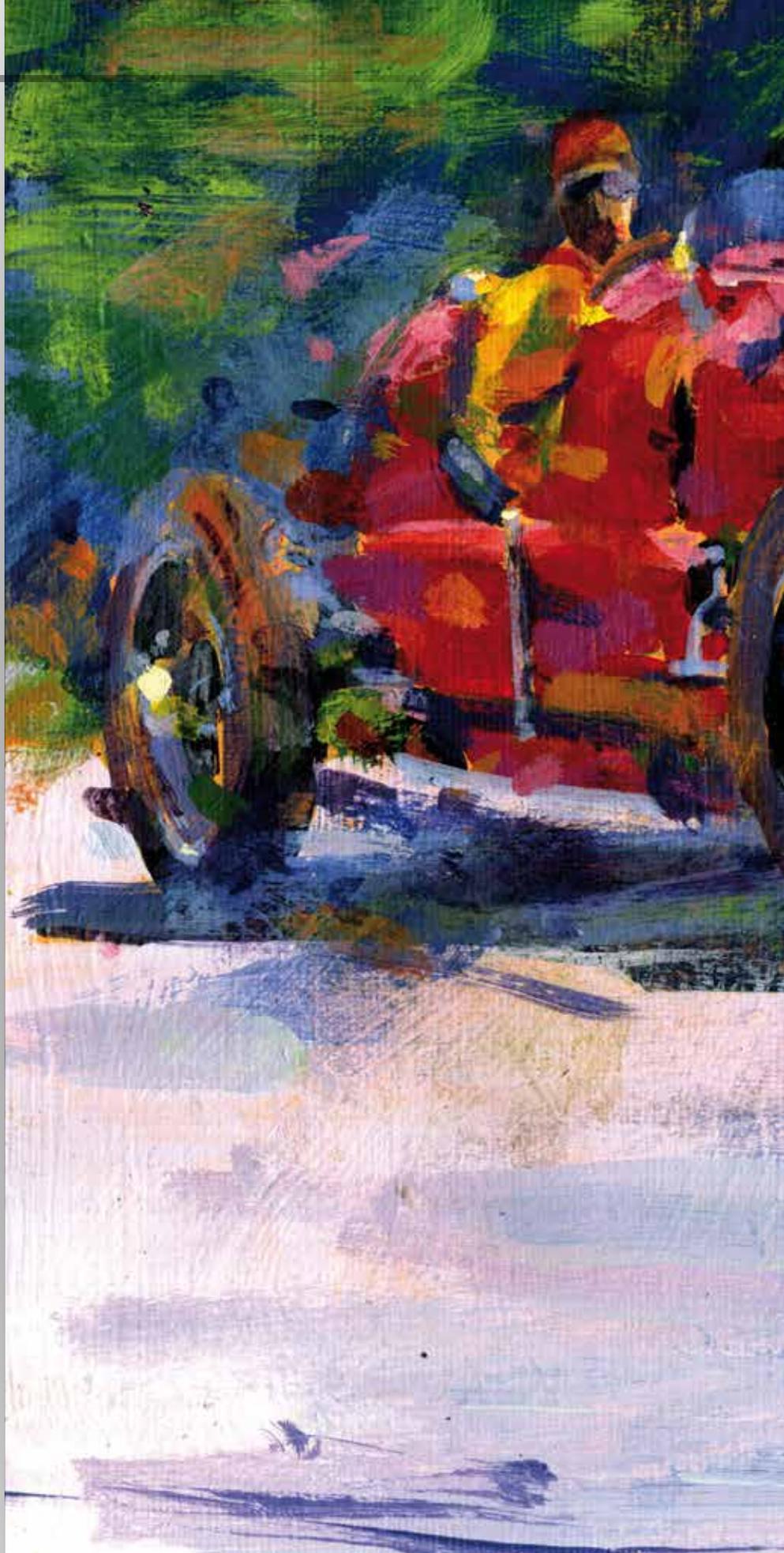
28 mai 1961 (Amsterdam)

Passionné par l'art les voitures et les courses automobiles, il aime dessiner ce monde exaltant.

Son style flamboyant unique est reconnu par les galeries, les pilotes, les équipes de course, les collectionneurs privés et amateurs de course automobile à travers le monde.

Visionnez plus de 100 peintures de Ferrari sur le blog :

www.car-a-day.blogspot.com





Actu évènement

Lamborghini Centenario Roadster

Puissance : 770 ch à 8600 tr/min
Vitesse max : 350 km/h
0 à 100 : 2.9 s
Production : 20 unités .

Prix sur Demande au:
gentlemendriversonmagazine@gmail.com



Lamborghini Centenario Miura GT

Puissance : 350 ch à 7000 tr/min
Vitesse max : 280 km/h
0 à 100 : 6.4 s
Production : 764 unités .

Prix sur Demande au:
gentlemendriversonmagazine@gmail.com



Porsche 918 Spyder

Puissance : 887 ch à 8500 tr/min
Vitesse max : 345 km/h
0 à 100 : 2.8 s
Production : 918 unités .

Prix sur Demande au:
gentlemendriversmagazine@gmail.com



Pagani Zonda F

Puissance : 602 ch à 6150 tr/min
Vitesse max : 345 km/h
0 à 100 : 3.6 s
Production : 25 unités .

Prix sur Demande au:
gentlemendriversmagazine@gmail.com



Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

GUIDE D'ACHAT

GUIDE D'ACHAT GENTLEMEN DRIVERS



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage illimité

500

1.4 Turbo T-jet	140 ch	206 Nm	8	211.900
-----------------	--------	--------	---	---------

500 C

1.4 Turbo T-jet	140 ch	206 Nm	8	241.900
-----------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage 100 000 Km

MITO

1.3 JTDM Progression	85 ch	200 Nm	5	222.500
1.6 JTDM Distinctive	120 ch	320 Nm	6	252.500

Giulietta

1.6 JTDM Progression	105 ch	320 Nm	6	267.500
2.1 JTDM B. TCT	175 ch	350 Nm	8	271.500

Giulia

2.2 JTD Giulia	150 ch	380 Nm	9	359.900
2.2 JTD Giulia BVA8	150 ch	380 Nm	9	384.900
2.2 JTD Super	180 ch	450 Nm	9	419.900
2.2 JTD Super BVA8	180 ch	450 Nm	9	444.900
2.9 V6 Quadrifoglio V.	510 ch	600 Nm	17	809.900

4C

Coupé 1.8 TBI	240 ch	350 Nm	10	757.500
Spider 1.8 TBI	240 ch	350 Nm	10	857.500



Garantie : Durée 5 ans / Kilometrage 100 000 Km

A1

1.6 TDI	105 ch	250 Nm	8	241.000
1.4 TSI BVA	122 ch	200 Nm	8	255.000

A1 Sportback

1.6 TDI	105 ch	250 Nm	6	260.000
1.6 TDI BVA	90 ch	230 Nm	6	275.000
1.4 TFSI	122 ch	200 Nm	8	275.000

A3 Berline

1.6 TDI Ambiente	105 ch	250 Nm	6	344.000
1.6 TDI Sline	105 ch	250 Nm	6	394.000
1.6 TDI Prestige	105 ch	250 Nm	6	394.000
2.0 TDI Ambiente	150 ch	320 Nm	8	370.000
2.0 TDI Sline	150 ch	320 Nm	8	420.000
2.0 TDI Prestige	150 ch	320 Nm	8	420.000

A3 Sportback

1.6 TDI Ambiente	105 ch	250 Nm	6	329.000
1.6 TDI Sline	105 ch	250 Nm	6	379.000
1.6 TDI Prestige	105 ch	250 Nm	6	379.000
2.0 TDI BA Ambiente	150 ch	320 Nm	8	355.000
2.0 TDI BA Sline	150 ch	320 Nm	8	405.000
2.0 TDI BA Prestige	150 ch	320 Nm	8	405.000

A4

2.0 TDI	120 ch	290 Nm	8	339.000
2.0 TDI BA	150 ch	320 Nm	8	399.000

2.0 TDI BA Multi	150 ch	320 Nm	8	399.000
------------------	--------	--------	---	---------

A6

2.0 TDI BA Premium	190 ch	400 Nm	8	499.000
2.0 TDI BA Prestige	190 ch	400 Nm	8	549.000
2.0 TDI BA Exclusive	190 ch	400 Nm	8	599.000
3.0 TDI Q. BA Premium	245 ch	500 Nm	12	600.000
3.0 TDI Q. BA Prestige	245 ch	500 Nm	12	650.000
3.0 TDI Q. Limited	245 ch	500 Nm	12	650.000
3.0 TDI Q. BA Exclusive	245 ch	500 Nm	12	700.000

TT

2.0 TFSI Ambition	230 ch	370 Nm	11	500.000
2.0 TFSI S-Line	230 ch	370 Nm	11	599.000

A5 Coupé

2.0 TDI	177 ch	380 Nm	8	505.000
---------	--------	--------	---	---------

A5 Sportback

2.0 TDI BA	177 ch	320 Nm	8	500.000
3.0 TDI quattro Tip	245 ch	500 Nm	12	675.000

A7

3.0 V6 TDI Quattro Tip	245 ch	500 Nm	12	850.000
------------------------	--------	--------	----	---------

A8

3.0 V6 TDI Q. BVA	258 ch	420 Nm	12	1.070.000
4.2 V8 TDI Q. BVA	385 ch	800 Nm	17	1.270.000

Q3

2.0 TDI Urban	140 ch	320 Nm	8	369.000
2.0 TDI Urban Sport	140 ch	230 Nm	8	429.000
2.0 TDI Q. BA Urban	177 ch	380 Nm	8	419.000
2.0 TDI Q. BA Urban S.	177 ch	380 Nm	8	479.000

Q5

2.0 TDI	150 ch	320 Nm	8	419.000
2.0 TDI Quattro BA	177 ch	380 Nm	8	499.000
3.0 TDI V6 Quattro BA	245 ch	580 Nm	12	610.000

Q7

3.0 TDI Q. Prestige	249 ch	600 Nm	12	720.000
3.0 TDI Q. S-Line	249 ch	600 Nm	12	870.000
3.0 TDI Q. Exclusive	249 ch	600 Nm	12	950.000



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage illimité

Série 1

114d Advantage	95 ch	235 Nm	6	278.000
114d Urban	95 ch	235 Nm	6	303.000
114d Sport	95 ch	235 Nm	6	303.000
114d Pack M	95 ch	235 Nm	6	314.000
116d Advantage	116 ch	270 Nm	6	294.000
116d Urban	116 ch	270 Nm	6	319.000
116d Sport	116 ch	270 Nm	6	319.000
116d Pack M	116 ch	270 Nm	6	339.000
118d Advantage	150 ch	320 Nm	8	310.000
118d Urban	150 ch	320 Nm	8	331.000
118d Sport	150 ch	320 Nm	8	331.000
118d Pack M	150 ch	320 Nm	8	352.000
120d Advantage	190 ch	400 Nm	8	325.000

120d Urban	190 ch	400 Nm	8	348.000
120d Sport	190 ch	400 Nm	8	348.000
120d Pack M	190 ch	400 Nm	8	367.000

Série 2

218d Coupé Advantage	150 ch	320 Nm	8	349.000
218d Coupé Sport	150 ch	320 Nm	8	353.000
218d Coupé Pack S. M	150 ch	320 Nm	8	370.000
220d Coupé Advantage	190 ch	400 Nm	8	378.000
220d Coupé Sport	190 ch	400 Nm	8	381.000
220d Coupé Pack S. M	190 ch	400 Nm	8	397.000
220i Coupé Advantage	184 ch	270 Nm	11	364.000
220i Coupé Sport	184 ch	270 Nm	11	396.000
220i Coupé Pack S. M	184 ch	270 Nm	11	411.000
M 235i Advantage	326 ch	450 Nm	17	506.000
M 235i Coupé Ex.	326 ch	450 Nm	17	573.000

Série 2 Active Tourer

216d A.T. Advantage	116 ch	270 Nm	6	317.000
216d A.T. Sport	116 ch	270 Nm	6	346.000
216d A.T. Luxury	116 ch	270 Nm	6	361.000
218d A.T. Advantage	150 ch	330 Nm	8	329.000
218d A.T. Sport	150 ch	330 Nm	8	358.000
218d A.T. Luxury	150 ch	330 Nm	8	373.000
218i A.T. Advantage	136 ch	220 Nm	8	302.000
218i A.T. Sport	136 ch	220 Nm	8	330.000
218i A.T. Luxury	136 ch	220 Nm	8	346.000

BMW M2

M2 Coupé	370 ch	465 Nm	17	655.000
----------	--------	--------	----	---------

BMW Série 3

316d Advantage	116 ch	270 Nm	8	379.000
316d Sport	116 ch	270 Nm	8	404.000
316d Luxury	116 ch	270 Nm	8	484.000
318d Advantage	150 ch	320 Nm	8	429.000
318d Sport	150 ch	320 Nm	8	478.000
318d Luxury	150 ch	320 Nm	8	508.000
320d Advantage	190 ch	400 Nm	8	450.000
320d Sport	190 ch	400 Nm	8	506.000
320d Luxury	190 ch	400 Nm	8	537.000

Série 4 Coupé

420d Advantage	190 ch	400 Nm	8	473.000
420d Sport	190 ch	400 Nm	8	569.000
420d Luxury	190 ch	400 Nm	8	595.000
430d Advantage	258 ch	560 Nm	12	588.000
430d Sport	258 ch	560 Nm	12	661.000
430d Luxury	258 ch	560 Nm	12	672.000
M4 Coupé Confort	431 ch	550 Nm	17	905.000
M4 Coupé Exclusive	431 ch	550 Nm	17	1.100.000

Série 4 Cabriolet

420d Advantage	190 ch	400 Nm	8	562.000
420d Sport Line	190 ch	400 Nm	8	666.000
420d Pack Sport M	190 ch	400 Nm	8	688.000
420d Luxury	190 ch	400 Nm	8	691.000
430d Advantage	258 ch	560 Nm	12	675.000
430d Modem	258 ch	380 Nm	12	727.000
430d Sport	258 ch	380 Nm	12	735.000
430d Luxury	258 ch	380 Nm	12	769.000

Série 4 Gran Coupé

420d Advantage	190 ch	400 Nm	8	475.000
420d Sport Line	190 ch	400 Nm	8	574.000
420d Pack Sport M	190 ch	400 Nm	8	594.000
420d Luxury	190 ch	400 Nm	8	599.000
430d Advantage	258 ch	560 Nm	12	590.000
430d Sport Line	258 ch	560 Nm	12	668.000
430d Pack S. M	258 ch	560 Nm	12	688.000
430d Luxury	258 ch	560 Nm	12	679.000

Z4

18i Pack Confort	156 ch	240 Nm	11	485.000
18i Pack Exclusive	156 ch	240 Nm	11	537.000
20i Pack Confort	184 ch	270 Nm	11	514.000
20i Pack Exclusive	184 ch	270 Nm	11	565.000
28i Pack Confort	245 ch	350 Nm	11	562.000
28i Pack Exclusive	245 ch	350 Nm	11	635.000
35i Pack Confort	306 ch	400 Nm	11	607.000
35i Pack Exclusive	306 ch	400 Nm	11	674.000
35is Pack Confort	340 ch	450 Nm	11	713.000
35is Pack Exclusive	340 ch	450 Nm	11	775.000

Série 5

520d Lounge Edition	190 ch	400 Nm	8	516.000
520d Confort Line	190 ch	400 Nm	8	557.000
520d Exclusive	190 ch	400 Nm	8	602.000
525d Lounge Edition	218 ch	450 Nm	8	562.000
525d Confort Line	218 ch	450 Nm	8	609.000
525d Exclusive	218 ch	450 Nm	8	657.000
530d Lounge Edition	258 ch	540 Nm	12	590.000
530d Confort Line	258 ch	540 Nm	12	643.000
530d Exclusive	258 ch	540 Nm	12	715.000
535d Lounge Edition	313 ch	630 Nm	12	700.000
535d Confort Line	313 ch	630 Nm	12	761.000
535d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	813.000
M5 Confort	560 ch	680 Nm	25	1.235.000
M5 Exclusive	560 ch	680 Nm	25	1.313.000

Série 6 Coupé

640i Confort	320 ch	450 Nm	17	997.000
640i Exclusive	320 ch	450 Nm	17	1.064.000
650i Confort	450 ch	600 Nm	25	1.136.000
650i Exclusive	450 ch	600 Nm	25	1.235.000
640d Confort	313 ch	630 Nm	12	1.039.000
640d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	1.108.000
M6 Confort	560 ch	680 Nm	25	1.474.000
M6 Exclusive	560 ch	680 Nm	25	1.552.000

Série 6 Cabriolet

640i Confort	320 ch	450 Nm	17	1.121.000
640i Exclusive	320 ch	450 Nm	17	1.178.000
650i Confort	450 ch	600 Nm	25	1.256.000
650i Exclusive	450 ch	600 Nm	25	1.343.000
640d Confort	313 ch	630 Nm	12	1.167.000
640d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	1.220.000
M6 Confort	560 ch	680 Nm	25	1.579.000
M6 Exclusive	560 ch	680 Nm	25	1.645.000

Série 6 Gran Coupé

640i Confort	320 ch	450 Nm	17	1.036.000
640i Exclusive	320 ch	450 Nm	17	1.142.000
650i Confort	450 ch	600 Nm	25	1.168.000
650i Exclusive	450 ch	600 Nm	25	1.323.000
640d Confort	313 ch	630 Nm	12	1.063.000
640d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	1.146.000
M6 Confort	560 ch	680 Nm	25	1.541.000
M6 Exclusive	560 ch	680 Nm	25	1.647.000

Série 7

730d Confort	265 ch	620 Nm	12	944.000
730d Exclusive Line	265 ch	620 Nm	12	1.131.000
730d Pack Sport M	265 ch	620 Nm	12	1.172.000
730 Ld Confort	265 ch	620 Nm	12	1.040.000
730 Ld Exclusive Line	265 ch	620 Nm	12	1.250.000
730 Ld Pack Sport M	265 ch	620 Nm	12	1.290.000
740 i Confort	326 ch	450 Nm	17	1.048.000
740 i Exclusive Line	326 ch	450 Nm	17	1.235.000
740 i Pack Sport M	326 ch	450 Nm	17	1.275.000
740 Li Confort	326 ch	450 Nm	17	1.081.000
740 Li Exclusive Line	326 ch	450 Nm	17	1.292.000
740 Li Pack Sport M	326 ch	450 Nm	17	1.330.000

X1

16d sDrive Advantage	116 ch	270 Nm	6	341.000
16d sDrive X-Line	116 ch	270 Nm	6	365.000
16d sDrive Sport-Line	116 ch	270 Nm	6	368.000
18d sDrive Advantage	150 ch	330 Nm	8	380.000
18d sDrive X-Line	150 ch	330 Nm	8	404.000
18d sDrive Sport-Line	150 ch	330 Nm	8	408.000
20d sDrive Advantage	190 ch	400 Nm	8	406.000
20d sDrive X-Line	190 ch	400 Nm	8	445.000
20d sDrive Sport-Line	190 ch	400 Nm	8	449.000

X3

20d Lounge	190 ch	400 Nm	8	495.000
20d X Line	190 ch	400 Nm	8	531.000
30d Lounge BVA	258 ch	560 Nm	12	531.000
30d X Line BVA	258 ch	560 Nm	12	605.000
35d Lounge BVA	313 ch	630 Nm	12	588.000
35d X Line BVA	313 ch	630 Nm	12	663.000

X4 x Drive

20d Advantage	184 ch	380 Nm	8	552.000
20d X Line	184 ch	380 Nm	8	612.000
30d Pack M	184 ch	380 Nm	8	650.000
30d Advantage BVA	258 ch	560 Nm	12	592.000
30d X Line BVA	258 ch	560 Nm	12	689.000
30d X Pack M BVA	258 ch	560 Nm	12	712.000
35d Advantage BVA	313 ch	630 Nm	12	641.000
35d X Line BVA	313 ch	630 Nm	12	748.000
35d X Pack M BVA	313 ch	630 Nm	12	760.000

X5

25 sd Pack Advantage	231 ch	500 Nm	8	581.000
25 sd Pack Confort	231 ch	500 Nm	8	652.000
25 sd Pack Exclusive	231 ch	500 Nm	8	724.000
25 xd Pack Advantage	231 ch	500 Nm	8	611.000
25 xd Pack Confort	231 ch	500 Nm	8	682.000
25 xd Pack Exclusive	231 ch	500 Nm	8	756.000
30d Pack Advantage	258 ch	560 Nm	12	675.000
30d Pack Confort	258 ch	560 Nm	12	747.000
30d Pack Exclusive	258 ch	560 Nm	12	838.000
40d Pack Advantage	313 ch	630 Nm	12	748.000
40d Pack Confort	313 ch	630 Nm	12	820.000
40d Pack Exclusive	313 ch	630 Nm	12	911.000
M50d Pack Confort	381 ch	740 Nm	12	1.011.000
M50d Pack Exclusive	381 ch	740 Nm	12	1.110.000

X6

30d Advantage	258 ch	560 Nm	12	693.000
30d Confort	258 ch	560 Nm	12	753.000
30d Exclusive	258 ch	560 Nm	12	882.000
40d Advantage	313 ch	630 Nm	12	768.000
40d Confort	313 ch	630 Nm	12	828.000
40d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	965.000
M50d Confort	381 ch	740 Nm	12	1.030.000
M50d Exclusive	381 ch	740 Nm	12	1.194.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Spark

1.0 I LS	68 ch	93 Nm	6	99.900
----------	-------	-------	---	--------

Cruze

2.0 VCDI LS	163 ch	360 Nm	8	204.900
2.0 VCDI LT	163 ch	360 Nm	8	215.900
2.0 VCDI LT BVA	163 ch	360 Nm	8	224.900

Captiva

2.2 LT 4WD BVA	184 ch	400 Nm	9	296.900
2.2 LTZ 4WD BVA	184 ch	400 Nm	9	354.900



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

C3

1.6 HDi Vitamine Clim	75 ch	185 Nm	6	148.900
1.6 HDi New Collection	75 ch	185 Nm	6	167.900

C Elysée

1.2 VTi Attraction	72 ch	110 Nm	7	119.900
1.2 VTi Tendence	72 ch	110 Nm	7	133.900

1.2 VTi Exclusive	72 ch	110 Nm	7	146.900
1.6 HDi Attraction	92 ch	230 Nm	6	144.900
1.6 HDi Tendence	92 ch	230 Nm	6	154.900
1.6 HDi Business Line	92 ch	230 Nm	6	161.900
1.6 HDi Exclusive	92 ch	230 Nm	6	167.900

C4

1.6 HDi Live	92 ch	230 Nm	6	187.900
1.6 HDi Live + BLT	92 ch	230 Nm	6	195.900
1.6 HDi Feel+ BVA	120 ch	230 Nm	6	255.900

C4 Cactus

1.2 Vti Live	82 ch	118 Nm	7	189.900
1.6 eHdi Live BVA	92 ch	215 Nm	6	219.900
1.6 eHdi Feel BVA	92 ch	215 Nm	6	229.900
1.6 eHdi Feel BVA	92 ch	215 Nm	6	249.900

C4 Picasso

1.6 HDi Attraction 5P	115 ch	270 Nm	6	239.900
1.6 HDi Seduction 5P	115 ch	270 Nm	6	261.900
1.6 HDi Exclusive 5P	115 ch	270 Nm	6	306.900
1.6 HDi Seduction 7P	115 ch	270 Nm	6	277.900
1.6 HDi Exclusive 7P	115 ch	270 Nm	6	329.900

Berlingo Restylé

1.6 HDi Attraction	75 ch	185 Nm	6	156.900
1.6 HDi Attraction Clim	75 ch	185 Nm	6	166.900
1.6 HDi Millenium	75 ch	185 Nm	6	173.900
1.6 HDi Silver Edition	75 ch	185 Nm	6	183.900
1.6 HDi MAP	92 ch	215 Nm	6	231.900



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Sandero

1.2 Sandero	75 ch	105 Nm	7	79.900
1.2 Ambiance CA	75 ch	105 Nm	7	98.900
1.5 dCi TAXI	85 ch	200 Nm	6	99.900
1.5 dCi S.Ambiance	85 ch	200 Nm	6	115.900
1.5 dCi Stepway Ambiance	85 ch	200 Nm	6	119.900
1.5 dCi Stepway Prestige	85 ch	200 Nm	6	130.900

Logan

1.2 Logan	75 ch	107 Nm	7	74.900
1.2L Ambiance Clim	75 ch	105 Nm	7	94.900
1.5 dCi Ambiance	85 ch	200 Nm	6	111.900
1.5 dCi Lauréate	85 ch	200 Nm	6	121.900

Duster

1.6 Duster 2x4	100 ch	148 Nm	9	129.900
1.5 dCi S.L. Summer 2x4	85 ch	200 Nm	6	160.900
1.5 dCi Lauréate Plus 2x4	85 ch	200 Nm	6	175.900

Lodgy

1.5 dCi Taxi 7P	85 ch	200 Nm	6	147.900
1.5 dCi S.L. Summer	85 ch	200 Nm	6	154.900
1.5 dCi StepWay Plus 7P	85 ch	200 Nm	6	165.900

Dokker

1.5 dCi Ambiance	85 ch	200 Nm	6	115.900
1.5 dCi Ambiance Glace	85 ch	200 Nm	6	120.900
1.5 dCi S.L. Summer	85 ch	200 Nm	6	134.900
1.5 dCi StepWay Plus	85 ch	200 Nm	6	147.900



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

DS3

1.4 VTi Chic	82 ch	118 Nm	8	207.900
1.6 VTi So Chic BVA	120 ch	160 Nm	9	246.900
1.6 e-HDi So Chic	92 ch	230 Nm	6	258.900

DS3 Cabriolet

1.4 VTi Cabriolet	82 ch	118 Nm	7	258.900
-------------------	-------	--------	---	---------

DS4 Crossback

1.6 e-HDi Chic BVM6	115 ch	270 Nm	6	275.900
1.6 BlueHdi So Chic EAT6	120 ch	320 Nm	6	322.900

DS5

1.6 BlueHdi Chic BVM6	120 ch	300 Nm	6	349.900
1.6 BlueHdi Chic BVA6	120 ch	300 Nm	6	359.900

GUIDE D'ACHAT

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



2.0 HDi So Chic BVA6	163 ch	340 Nm	6	435.900
----------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage illimité

500

1.2 POP	69 ch	102 Nm	7	136.500
1.3 POP	95 ch	200 Nm	5	161.500
1.2 Lounge	69 ch	102 Nm	7	156.500
1.3 Lounge	95 ch	200 Nm	5	181.500

500 L

1.4 POP Star	95 ch	127 Nm	6	196.900
1.3 POP Star	85 ch	200 Nm	5	216.900
1.6 Lounge	105 ch	320 Nm	6	241.900
1.3 Lounge BVA	85 ch	200 Nm	5	241.900

500 L Living

1.6	120 ch	320 Nm	6	257.900
-----	--------	--------	---	---------

500 L Trekking

1.6	105 ch	320 Nm	6	256.900
-----	--------	--------	---	---------

500 X

1.6 E-torq POP	110 ch	152 Nm	9	169.900
1.6 M-jet II POP Star	120 ch	320 Nm	6	224.900
1.6 M-jet II Lounge	120 ch	320 Nm	6	254.900
1.6 M-jet II Cross	120 ch	320 Nm	6	229.900
2.0 M-jet II BVA Cross Plus	140 ch	350 Nm	8	299.900

Punto

1.2 POP	65 ch	102 Nm	7	111.900
1.2 EASY	65 ch	102 Nm	7	128.900
1.3 POP	75 ch	190 Nm	5	131.900
1.3 EASY	75 ch	109 Nm	5	148.900

Panda

1.2 POP	69 ch	102 Nm	7	100.900
1.2 EASY	69 ch	102 Nm	7	115.900
1.2 Lounge	69 ch	102 Nm	7	130.900

Doblo Classic

1.3 Combi	75 ch	190 Nm	5	124.000
1.3 Urban	75 ch	190 Nm	5	136.500

Doblo Panorama

1.6 Combi	105 ch	290 Nm	6	159.900
1.6 Combi Clim	105 ch	290 Nm	6	169.900
1.6 Combi Plus	105 ch	290 Nm	6	169.900
1.6 Combi Plus Clim	105 ch	290 Nm	6	179.500
1.6 Urban	105 ch	290 Nm	6	191.700

Fullback DC 4x4

2.5 DC 4x4 GLX	136 ch	324 Nm	6	254.900
2.5 DC 4x4 GLS	136 ch	324 Nm	6	289.900



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage illimité

Ka

1.2 Titanium	69 ch	102 Nm	7	104.000
--------------	-------	--------	---	---------

Fiesta

1.25 Ambiente Clim	82 ch	114 Nm	7	121.000
1.5 TDCi Ambiente Clim	75 ch	185 Nm	6	137.000
1.5 TDCi Trend Clim	75 ch	185 Nm	6	147.000
1.5 TDCi Titanium	75 ch	185 Nm	6	165.000

Focus 5P

1.6 TDCi Trend	95 ch	230 Nm	6	175.000
1.6 TDCi Trend Luxe	95 ch	230 Nm	6	195.000
1.6 TDCi Trend Sport	115 ch	270 Nm	6	214.000
1.6 TDCi Titanium	115 ch	270 Nm	6	245.000

Focus 4P

1.6 TDCi Trend	95 ch	230 Nm	6	179.000
1.6 TDCi Trend Luxe	95 ch	230 Nm	6	199.000

1.6 TDCi Trend Sport	115 ch	270 Nm	6	214.000
1.6 TDCi Titanium	115 ch	270 Nm	6	245.000

Fusion

2.0 Trend TDCi 5P	150 ch	340 Nm	8	265.000
2.0 Trend TDCi 5P BVA	150 ch	340 Nm	8	285.000
2.0 Titanium TDCi 5P	150 ch	340 Nm	8	295.000
2.0 Titanium TDCi 5P BVA	150 ch	340 Nm	8	315.000
2.0 Titanium Plus TDCi 5P	150 ch	340 Nm	8	329.000
2.0 Titanium Plus TDCi 5P BVA	150 ch	340 Nm	8	349.000
2.0 Titanium X TDCi 5P BVA	150 ch	340 Nm	8	389.000

Kuga

2.0 TDCi 4x2	150 ch	320 Nm	8	247.000
2.0 TDCi Trend Plus 4x2	150 ch	320 Nm	8	270.000
2.0 TDCi Titanium 4x2	150 ch	320 Nm	8	295.000
2.0 TDCi Titanium 4x4	180 ch	340 Nm	8	355.000

Mustang

2.3 EcoBoost Fastback	314 ch	434 Nm	13	510.000
2.3 EcoBoost Convertible	314 ch	434 Nm	13	560.000

C-Max Compact 5P

1.6 TDCi Trend	115 ch	270 Nm	6	210.000
1.6 TDCi Titanium	115 ch	270 Nm	6	228.000
1.6 TDCi Titanium Plus	115 ch	270 Nm	6	245.000

C-Max Grand 7P

1.6 TDCi Titanium	115 ch	270 Nm	6	245.000
-------------------	--------	--------	---	---------

B-Max

1 EcoBoost Titanium	100 ch	145 Nm	6	185.000
---------------------	--------	--------	---	---------

Ranger

2.2 TDCi Limited Auto	150 ch	375 Nm	9	395.000
-----------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Jazz

1.3 i-VTEC MT 6 Trend	102 ch	123 Nm	8	149.900
1.3 i-VTEC CVT Trend	102 ch	123 Nm	8	174.900

Civic 5P

1.8 i-VTEC BVA Elegance	142 ch	174 Nm	10	239.000
1.6 i-DTEC BVM6 Business	120 ch	300 Nm	6	229.000
1.6 i-DTEC BVA Elegance	140 ch	174 Nm	10	249.000

Civic Tourer

1.6 i-DTEC BVM Confort	120 ch	300 Nm	6	259.000
1.6 i-DTEC BVM Sport	120 ch	300 Nm	6	249.000

Civic Berline

2.0 i-VTEC CVT ESS.	120 ch	300 Nm	11	259.000
2.0 i-VTEC CVT ESS.	120 ch	300 Nm	11	279.000

CR-V

1.6 i-DTEC Con. P 4x2 BVM6	120 ch	300 Nm	6	289.000
1.6 i-DTEC E. P 4x2 BVM6	120 ch	300 Nm	6	314.000
1.6 i-DTEC E. Plus 4x4 BVA	120 ch	300 Nm	6	369.000
1.6 i-DTEC 4x4 BVA Lifestyle	120 ch	300 Nm	6	409.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage illimité

i10

1.1 Essentiel	69	96 Nm	6	104.900
1.1 Essentiel + BVA	69	96 Nm	6	124.800

Grand i10

1.0 Lounge	66	95 Nm	6	124.400
1.0 Lounge Plus	66	95 Nm	6	135.200
1.25 Lounge + BVA	87	120 Nm	7	146.000

Elantra

1.6 CRDI Conforts	128	260 Nm	6	211.100
1.6 CRDI Maestro	128	260 Nm	6	236.900

1.6 CRDI Elite BVA	128	280 Nm	6	250.100
--------------------	-----	--------	---	---------

i30

1.4 CRDI Conforts Plus	90	240 Nm	6	207.000
1.6 CRDI Maestro	136	280 Nm	6	217.400
1.6 CRDI Elite	136	300 Nm	6	234.000

Accent

1.6 CRDI Pack	136	260 Nm	6	164.300
1.6 CRDI Confort	136	260 Nm	6	179.400
1.6 CRDI Confort 7DCT	136	300 Nm	6	195.500
1.6 CRDI Maestro BVA	136	260 Nm	6	189.800

i40

1.7 CRDI Confort	141	340 Nm	7	291.000
1.7 CRDI Confort + 7DCT	141	340 Nm	7	308.200
1.7 CRDI Prestige + 7DCT	141	340 Nm	7	334.200
1.7 CRDI Luxe + 7DCT	141	340 Nm	7	377.500

Genesis

Genesis	282	347 Nm	19	659.000
---------	-----	--------	----	---------

Creta

1.4 CRDI Odysée	90	220 Nm	6	217.000
1.4 CRDI Athena	90	220 Nm	6	227.000
1.6 CRDI Apollon	128	260 Nm	6	238.200

Tucson

1.7 CRDI Intuitive	115	280 Nm	7	269.000
1.7 CRDI DCT Emotive	141	340 Nm	7	299.000
2.0 CRDI BVA Ultimate	185	400 Nm	8	359.000

Santa Fe

2.2 CRDI Business 7P 4x2	197	421 Nm	9	369.200
2.2 CRDI B. 7P 4x2 BVA	197	421 Nm	9	383.800
2.2 CRDI Business 7P 4x4	197	421 Nm	9	390.000
2.2 CRDI Premium 7P 4x2	197	436 Nm	9	410.800
2.2 CRDI Limited 7P 4x4	197	436 Nm	9	467.000

Grand Santa Fe

2.2 CRDI Limited 7P 4x4	197	436 Nm	9	490.000
-------------------------	-----	--------	---	---------



Garantie : Durée 5 ans / Kilometrage : 250.000

XE

2.0 i4D AT Pure	180 ch	430 Nm	8	461.000
2.0 i4D AT Prestige	180 ch	430 Nm	8	506.000
2.0 i4D AT R-Sport	180 ch	430 Nm	8	511.000
2.0 i4D AT Portfolio	180 ch	430 Nm	8	541.000
2.0 i4P AT Pure	200 ch	430 Nm	11	475.000
2.0 i4P AT Prestige	200 ch	430 Nm	11	506.000
2.0 i4P AT R-Sport	200 ch	430 Nm	11	520.000
2.0 i4P AT Portfolio	200 ch	430 Nm	11	550.000
2.0 i4P S/C AT Pure	240 ch	430 Nm	11	485.000
2.0 i4P S/C AT Prestige	240 ch	430 Nm	11	515.000
2.0 i4P S/C AT R-Sport	240 ch	430 Nm	11	530.000
2.0 i4P AS/C T Portfolio	240 ch	430 Nm	11	560.000
3.0 V6P AT 'S'	340 ch	450 Nm	17	660.000

XF

2.0 i4D AT Pure	180 ch	430 Nm	8	520.000
2.0 i4D AT Prestige	180 ch	430 Nm	8	553.000
2.0 i4D AT R-Sport	180 ch	430 Nm	8	588.000
3.0 TDV6 AT 'S'	300 ch	700 Nm	12	721.000
3.0 V6 AT Prestige	340 ch	450 Nm	17	620.000
3.0 V6 AT R-Sport	340 ch	450 Nm	17	705.000
3.0 V6 AT Portfolio	340 ch	450 Nm	17	680.000
3.0 V6 AT 'S'	380 ch	450 Nm	17	726.000

XJ

2.0 i4 AT SWEB Luxury	240 ch	340 Nm	17	788.000
3.0 V6 AT SWEB Luxury	340 ch	450 Nm	17	865.000
3.0 V6 AT SWEB R-Sport	340 ch	450 Nm	17	1.275.000
3.0 V6 AT LWEB Luxury	340 ch	700 Nm	17	910.000
3.0 V6 AT LWEB P. Lux.	340 ch	450 Nm	17	980.000

3.0 V6 AT LWEB Portf.	340 ch	450 Nm	17	1.080
-----------------------	--------	--------	----	-------

1.4 L Diesel Access	90 ch	240 Nm	6	134.900
1.4 L Diesel Motion +	90 ch	240 Nm	6	147.900
1.4 L Diesel Active +	90 ch	240 Nm	6	156.900
1.4 L Diesel Limited	90 ch	240 Nm	6	161.900

Cee'd

1.6 Diesel Motion	128 ch	260 Nm	6	184.900
1.6 Diesel Motion BVA	128 ch	260 Nm	6	208.900
1.6 Diesel Active	128 ch	260 Nm	6	202.900

Soul

1.6 Diesel Style	128 ch	260 Nm	6	173.900
------------------	--------	--------	---	---------

Carens

1.7 Diesel Active	136 ch	331 Nm	7	199.900
1.7 Diesel New Active	136 ch	331 Nm	7	199.900
1.7 Diesel Active BVA	136 ch	331 Nm	7	220.900

Optima

1.7 L Diesel Active BVM	136 ch	330 Nm	7	262.900
1.7 L Diesel Active BVA	136 ch	320 Nm	7	277.900
1.7 L Diesel Bus. Line	136 ch	320 Nm	7	319.900

Sportage

1.7 CRDI Motion	115 ch	280 Nm	7	234.900
2.0 CRDI Motion +	185 ch	400 Nm	8	249.900
2.0 CRDI Motion + BVA	185 ch	400 Nm	8	259.900
2.0 CRDI Active BVA	185 ch	400 Nm	8	289.900
2.0 CRDI Ex. 4x4 BVA	185 ch	400 Nm	8	349.900

Sorento

2.2 Diesel Active 4x4	200 ch	450 Nm	9	334.900
2.2 Diesel Active BVA 4x4	200 ch	450 Nm	9	344.900
2.2 Diesel Elegant 4x2	200 ch	450 Nm	9	329.000
2.2 Diesel Bus. Line 4x2	200 ch	450 Nm	9	364.900
2.2 Diesel Ex. 4x4	200 ch	450 Nm	9	419.900



Garantie : Durée 3 ans / Kilométrage : 100.000

Discovery Sport

2.2 TD4-S-AUTO H. PM	150 ch	400 Nm	9	399.000
2.2 TD4-SE-Auto	150 ch	400 Nm	9	499.000
2.2 TD4-HSE-Auto	150 ch	400 Nm	9	535.000
2.2 TD4-HSELuxe -Auto	150 ch	400 Nm	9	610.000
2.2 SD4-S-Auto	190 ch	420 Nm	9	435.000
2.2 SD4-SE-Auto	190 ch	420 Nm	9	530.000
2.2 SD4-HSE-Auto	190 ch	420 Nm	9	585.000
2.2 SD4-HSE Luxe -Auto	190 ch	420 Nm	9	635.000
2.2 Si4-S-Auto	240 ch	340 Nm	11	499.000
2.2 Si4-SE-Auto	240 ch	340 Nm	11	550.000
2.2 Si4-HSE-Auto	240 ch	340 Nm	11	585.000
2.2 Si4-HSE Luxe-Auto	240 ch	340 Nm	11	640.000

Range Rover

3.0 TDV6 HSE Auto	258 ch	600 Nm	12	1.054.000
4.4 SDV8 Vogue Auto	339 ch	700 Nm	18	1.228.000
4.4 SDV8 AB Auto	339 ch	700 Nm	18	1.620.000
5.0 V8 Vogue Auto	375 ch	510 Nm	29	1.095.000
5.0 V8 Vogue SE Auto	375 ch	510 Nm	29	1.165.000
5.0 V8 SC Vogue Auto	375 ch	510 Nm	29	1.335.000
5.0 V8 SC Vogue SE Auto	510 ch	625 Nm	29	1.450.000
5.0 V8 SC Vogue AB Auto	510 ch	625 Nm	29	1.640.000
5.0 V8 SC AB Auto LWB	510 ch	625 Nm	29	1.705.000

Range Rover Sport

3.0 SDV6 HSE Auto	292 ch	600 Nm	12	935.000
3.0 SDV6 HSE D. Auto	292 ch	600 Nm	12	990.000
3.0 SDV6 AB Auto	292 ch	600 Nm	12	1.045.000
3.0 SDV6 AB D. Auto	292 ch	600 Nm	12	1.100.000
3.0 V6 SC HSE Auto	340 ch	450 Nm	17	930.000
5.0 V8 SC HSE D. Auto	510 ch	625 Nm	-	1.150.000
5.0 V8 SC AB D. Auto	510 ch	625 Nm	-	1.250.000

Range Rover Evoque 5P

2.2 TD4 PureAUTO H. PM	150 ch	400 Nm	9	449.000
2.2 TD4-SE-Auto	150 ch	400 Nm	9	510.000
2.2 TD4 SE Plus Auto	150 ch	400 Nm	9	532.000
2.2 TD4 HSE D. Auto	150 ch	400 Nm	9	590.000
2.2 TD4 HSE D. Auto	190 ch	400 Nm	9	640.000
2.2 SD4 Pure A. H. PM	150 ch	400 Nm	9	479.000

2.2 SD4 SE Auto	150 ch	400 Nm	9	532.000
2.2 SD4 SE Plus Auto	150 ch	400 Nm	9	555.000
2.2 SD4 HSE Auto	150 ch	400 Nm	9	615.000
2.2 SD4 HSE D. Auto	190 ch	400 Nm	9	660.000
2.0 Si4 Pure A. H. PM	150 ch	400 Nm	11	470.000
2.0 Si4 SE Auto	150 ch	400 Nm	11	525.000
2.0 Si4 SE Plus Auto	150 ch	400 Nm	11	550.000
2.0 Si4 HSE Auto	150 ch	400 Nm	11	599.000
2.0 Si4 HSE Dynam. Auto	190 ch	400 Nm	11	645.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilométrage illimité

Quattroporte

3.0 V6 Essence	410 ch	550 Nm	17	1.200.000
3.0 V6 Diesel	275 ch	600 Nm	12	1.050.000
3.0 V6 Essence S Q4	410 ch	550 Nm	17	1.280.000
3.0 V6 Essence GTS Q4	530 ch	710 Nm	17	1.650.000

Ghibli

3.0 V6 Diesel	275 ch	600 Nm	12	815.000
3.0 V6 Essence	330 ch	500 Nm	17	835.000
3.0 V6 S Essence	410 ch	550 Nm	17	980.000
3.0 V6 S Q4 Essence	410 ch	550 Nm	17	1.015.000

GranTurismo

4.2 V8	405 ch	460 Nm	24	1.300.000
4.7 V8 Sport	450 ch	510 Nm	27	1.450.000
4.7 V8 BA Sport	540 ch	510 Nm	27	1.520.000
4.7 V8 MC Stradale	450 ch	510 Nm	27	1.700.000

GranCabrio

4.7 V8 Essence	460 ch	510 Nm	27	1.500.000
4.7 V8 Sport Essence	460 ch	510 Nm	27	1.600.000
4.7 V8 MC Essence	460 ch	510 Nm	27	1.750.000

Levante

3.0 V6 Diesel	275 ch	600 Nm	12	905.000
3.0 V6 Essence	350 ch	500 Nm	17	935.000
3.0 V6 S Essence	430 ch	550 Nm	17	1.090.000



Garantie : Durée 2 ans / Kilométrage illimité

Classe A

A 160 d Style	90 ch	240 Nm	6	299.000
A 180 d Style	109 ch	260 Nm	6	314.000
A 180 d Urban	109 ch	260 Nm	6	326.000
A 180 d Sport	109 ch	260 Nm	6	350.000
A 180 d AMG Line	109 ch	260 Nm	6	374.000
A 200 d Sport	136 ch	300 Nm	9	364.000
A 200 d AMG Line	136 ch	300 Nm	9	388.000
A 220 d Sport BVA	177 ch	350 Nm	9	417.000
A 220 d AMG Line BVA	177 ch	350 Nm	9	441.000

Classe B

B 160 d Style	90 ch	240 Nm	6	304.900
B 160 d Urban	90 ch	240 Nm	6	324.900
B 180 d Style	109 ch	260 Nm	6	314.900
B 180 d Urban	109 ch	260 Nm	6	334.900
B 180 d AMG Line BVA	109 ch	260 Nm	6	399.900
B 200 d Style	136 ch	300 Nm	9	399.900
B 200 d Urban	136 ch	300 Nm	9	359.900
B 220 d AMG Line BVA	136 ch	300 Nm	9	424.900

Classe C

C 180 d Classe C	116 ch	280 Nm	6	439.000
C 200 d Classe C	136 ch	320 Nm	6	459.000
C 200 d Avantgarde	136 ch	320 Nm	6	509.000
C 220 d Avantgarde	170 ch	400 Nm	9	529.000
C 220 d AMG Line	170 ch	400 Nm	9	649.000
C 250 d Avantgarde	204 ch	500 Nm	9	559.000
C 250 d AMG Line	204 ch	500 Nm	9	679.000

Classe E

E 220d Classe E	194 ch	400 Nm	8	499.000
E 220d Avantgarde	194 ch	400 Nm	8	579.000
E 220d Luxury	194 ch	400 Nm	8	679.000
E 220d AMG Line	194 ch	400 Nm	8	729.000
E 350d Classe E	258 ch	620 Nm	12	569.000
E 350d Avantgarde	258 ch	620 Nm	12	649.000

E 350d Luxury	258 ch	620 Nm	12	749.000
E 350d AMG Line	258 ch	620 Nm	12	799.000

Classe E Coupé

E 200	184 ch	270 Nm	10	490.000
E 250	211 ch	350 Nm	11	543.000
E300	252 ch	340 Nm	20	593.000
E 350d BlueEfficiency	306 ch	370 Nm	20	623.000
E 220d CDI BlueEfficien.	170 ch	400 Nm	9	550.000
E 250d CDI BlueEfficien.	204 ch	500 Nm	9	585.000
E 350d CDI BlueEfficien.	252 ch	620 Nm	12	625.000

Classe S

S 350 d Berline	258 ch	620 Nm	12	1.060.000
S 350 d Limousine	258 ch	620 Nm	12	1.150.000
S500 Berline	455 ch	700 Nm	27	1.375.000
S500 Limousine	455 ch	700 Nm	27	1.420.000

Classe S Coupé

S 500 4MATIC	455 ch	700 Nm	27	1.680.000
S 63 AMG 4MATIC	585 ch	900 Nm	31	2.280.000

CLA

CLA 180 d Style BVM6	109 ch	260 Nm	6	398.000
CLA 180 d Style Auto	109 ch	260 Nm	6	423.000
CLA 180 d Urban	109 ch	260 Nm	6	449.000
CLA 180 d AMG Line	109 ch	260 Nm	6	464.000
CLA 200 d Style	136 ch	300 Nm	9	451.000
CLA 200 d Urban	136 ch	300 Nm	9	477.000
CLA 200 d AMG Line	136 ch	300 Nm	9	492.000
CLA 220 d Urban	177 ch	350 Nm	9	494.000
CLA 220 d AMG Line	177 ch	350 Nm	9	509.000

GLA

GLA 180 d Style	109 ch	260 Nm	6	388.000
GLA 180 d Urban	109 ch	260 Nm	6	416.000
GLA 180 d AMG Line	109 ch	260 Nm	6	439.000
GLA 200 d Style	136 ch	300 Nm	9	410.000
GLA 200 d Urban	136 ch	300 Nm	9	438.000
GLA 200 d AMG Line	136 ch	300 Nm	9	461.000
GLA 220 d Urban	177 ch	350 Nm	9	463.000
GLA 220 d AMG Line	177 ch	350 Nm	9	486.000

GLC

GLC 220 d 4MATIC	170 ch	400 Nm	9	499.000
GLC 220 d 4MATIC AV.	170 ch	400 Nm	9	541.000
GLC 220 d 4MATIC Of.	170 ch	400 Nm	9	535.000
GLC 220 d 4MATIC Lux.	170 ch	400 Nm	9	582.000
GLC 220 d 4MATIC AMG l	170 ch	400 Nm	9	629.000
GLC 250 d 4MATIC	204 ch	500 Nm	9	525.000
GLC 250 d 4MATIC Lux.	204 ch	500 Nm	9	567.000
GLC 250 d 4MATIC Of.	204 ch	500 Nm	9	561.000
GLC 250 d 4MATIC Lux.	204 ch	500 Nm	9	608.000
GLC 250 d 4MATIC AMG l	204 ch	500 Nm	9	655.000

GLC Coupé

GLC 220 d 4MATIC C.	170 ch	400 Nm	9	586.000
GLC 220 d 4MATIC AMG l	170 ch	400 Nm	9	686.000
GLC 220 d 4MATIC AMG L. +	170 ch	400 Nm	9	746.000
GLC 250 d 4MATIC C.	204 ch	500 Nm	9	619.000
GLC 250 d 4MATIC AMG l	204 ch	500 Nm	9	719.000
GLC 250 d 4MATIC AMG L. +	204 ch	500 Nm	9	779.000

GLE

GLE 250 d	204 ch	480 Nm	9	599.000
GLE 250 d 4MATIC	204 ch	500 Nm	9	664.000
GLE 250 d 4MATIC Luxury	204 ch	500 Nm	9	742.000
GLE 250 d 4MATIC AMG Lin.	204 ch	480 Nm	9	837.000
GLE 350 d 4MATIC	258 ch	620 Nm	12	714.000
GLE 350 d 4MATIC Luxury	258 ch	620 Nm	12	792.000
GLE 350 d 4MATIC AMG Lin.	258 ch	620 Nm	12	887.000

GLE Coupé

GLE 350 d 4MATIC	258 ch	620 Nm	12	769.000
GLE 350 d 4MATIC Luxu.	258 ch	620 Nm	12	879.000
GLE 350 d 4MATIC AMG l	258 ch	620 Nm	12	922.000

CLS

CLS 250 d Sport	204 ch	
-----------------	--------	--

CLS 350 d AMG Line	258 ch	620 Nm	12	930.000
--------------------	--------	--------	----	---------

SLC

SLC 250d Sport	204 ch	500 Nm	9	649.000
SLC 250d AMG Line	204 ch	500 Nm	9	749.000
SLC 200 Sport	184 ch	300 Nm	11	639.000
SLC 200 AMG Line	184 ch	300 Nm	11	739.000
SLC 300 Sport	245 ch	370 Nm	11	679.000
SLC 300 AMG Line	245 ch	370 Nm	11	779.000

SL

SL 350	306 ch	370 Nm	21	1.200.000
SL 500	435 ch	700 Nm	21	1.500.000

GLS

GLS 350 AMG Line	258 ch	620 Nm	12	1.039.000
GLS 350 d Designo	258 ch	620 Nm	12	1.200.000



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage 100.000

MINI Hatch 3P

One Pack	102 ch	180 Nm	7	217.000
One D Pack	95 ch	220 Nm	6	242.000
Cooper D Pack	116 ch	270 Nm	6	261.000
Cooper Pack	136 ch	220 Nm	9	242.000
Cooper S Salt	192 ch	280 Nm	11	289.000
Cooper S Pepper	192 ch	280 Nm	11	312.000
Cooper S Chili	192 ch	280 Nm	11	340.000
Cooper SD Salt	170 ch	360 Nm	8	306.000
Cooper SD Pepper	170 ch	360 Nm	8	328.000
Cooper SD Chili	170 ch	360 Nm	8	357.000

MINI Hatch 5P

One Pack	102 ch	180 Nm	7	230.000
One D Pack	95 ch	220 Nm	6	252.000
Cooper D Pack	116 ch	270 Nm	6	272.000
Cooper Pack	136 ch	220 Nm	9	252.000
Cooper S Salt	192 ch	280 Nm	11	299.000
Cooper S Pepper	192 ch	280 Nm	11	322.000
Cooper S Chili	192 ch	280 Nm	11	350.000
Cooper SD Salt	170 ch	360 Nm	8	316.000
Cooper SD Pepper	170 ch	360 Nm	8	339.000
Cooper SD Chili	170 ch	360 Nm	8	367.000

MINI Clubman

One Pack	116 ch	270 Nm	6	287.000
One Salt	116 ch	270 Nm	6	294.000
One Pepper	116 ch	270 Nm	6	322.000
One Chili	116 ch	270 Nm	6	354.000
Cooper Pack	150 ch	330 Nm	8	309.000
Cooper Salt	150 ch	330 Nm	8	316.000
Cooper Pepper	150 ch	330 Nm	8	344.000
Cooper Chili	150 ch	330 Nm	8	376.000

MINI Countryman

One Pack	98 ch	153 Nm	9	232.000
Cooper Pack	122 ch	160 Nm	9	254.000
Cooper S Salt	184 ch	240 Nm	9	306.000
Cooper S Pepper	184 ch	240 Nm	9	327.000
Cooper S Chili	184 ch	240 Nm	9	346.000
Cooper S All4 Salt	184 ch	240 Nm	9	353.000
Cooper S All4 Pepper	184 ch	240 Nm	9	380.000
Cooper S All4 Chili	184 ch	240 Nm	9	403.000
One D Pack	90 ch	215 Nm	6	252.000
Cooper D Pack	112 ch	270 Nm	6	290.000
Cooper D All4 Pack	112 ch	270 Nm	6	340.000
Cooper SD Salt	143 ch	305 Nm	8	314.000
Cooper SD Pepper	143 ch	305 Nm	8	337.000
Cooper SD Chili	143 ch	305 Nm	8	353.000

MINI Paceman

Cooper Pack	122 ch	160 Nm	9	312.000
Cooper D Pack	122 ch	270 Nm	6	340.000
Cooper SD Pack	143 ch	305 Nm	8	370.000

Cooper S Pack	184 ch	240 Nm	9	358.000
Cooper S Pack All4	184 ch	240 Nm	9	378.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Pajero Sport

2.5 DI-D Pack	136 ch	324 Nm	10	355.000
2.5 DI-D Pack Luxe	136 ch	324 Nm	10	385.000
2.4 DI-D Pack	181 ch	430 Nm	10	475.000

Outlander

2.2 DI-D Intense 4x2 BVA	150 ch	380 Nm	9	289.000
2.2 DI-D Instyle 4x2 BVA	150 ch	380 Nm	9	329.000
2.2 DI-D Intense 4x4 BVA	150 ch	380 Nm	9	369.000
2.2 DI-D Instyle 4x4 BVA	150 ch	380 Nm	9	389.000

L200 DC 4x4

2.5 DI-D Pack Luxe	178 ch	400 Nm	10	355.000
--------------------	--------	--------	----	---------



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage 100.000

Evalia

1.5 dCi (5 places)	90 ch	220 Nm	6	192.000
1.5 dCi (7 places)	90 ch	220 Nm	6	200.000

Note

1.5 dCi Acenta	90 ch	220 Nm	6	153.000
1.5 dCi Tekna	90 ch	220 Nm	6	175.000

Juke

1.5 dCi VISIA 'Start & Stop'	110 ch	260 Nm	6	202.500
1.5 dCi ACC. Start & Stop	110 ch	260 Nm	6	230.500
1.5 dCi TEKNA 'S. & Stop'	110 ch	260 Nm	6	257.500

Qashqai

1.5 dCi Visia	110 ch	260 Nm	6	234.500
1.5 dCi Acenta	110 ch	260 Nm	6	254.500
1.6 dCi Acenta	110 ch	260 Nm	6	272.500
1.6 dCi Acenta CVT	110 ch	260 Nm	6	302.500
1.6 dCi Tekna	110 ch	260 Nm	6	331.500
1.6 dCi Tekna CVT	110 ch	260 Nm	6	356.500

X-Trail

1.6 dCi Acenta	130 ch	320 Nm	6	349.000
1.6 dCi Acenta CVT	130 ch	320 Nm	6	369.000
1.6 dCi Acenta MCVT	130 ch	320 Nm	6	429.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Adam 3P

1.2 L JAM	70 ch	115 Nm	7	139.900
1.2 L GLAM	70 ch	115 Nm	7	159.900

Adam Rock

1.2 Twinport Glam	70 ch	115 Nm	5	229.000
-------------------	-------	--------	---	---------

Corsa 5P

1.4 Enjoy	100 ch	200 Nm	8	130.900
1.3 CDTi Enjoy	75 ch	190 Nm	5	174.900
1.3 CDTi Cosmo	75 ch	190 Nm	5	192.900

Astra 5P

1.6 CDTi Dynamic	136 ch	320 Nm	6	217.000
1.6 CDTi Innovation	136 ch	320 Nm	6	227.000

Astra 4P

1.6 CDTi Dynamic	136 ch	320 Nm	6	234.000
------------------	--------	--------	---	---------

Insignia

1.6 CDTi Cosmo BVM	136 ch	320 Nm	8	309.900
1.6 CDTi Cosmo BVA	136 ch	320 Nm	8	329.900



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

208

1.0 VTi Like	68 ch	95 Nm	6	119.900
1.6 HDi Like	75 ch	185 Nm	6	151.900
1.6 HDi Action	75 ch	185 Nm	6	171.900

301

1.2 VTi Acces	72 ch	110 Nm	7	119.900
1.2 VTi Active	72 ch	110 Nm	7	133.900
1.2 VTi Allure	72 ch	110 Nm	7	146.900
1.6 VTi Allure BVA	115 ch	150 Nm	9	164.900
1.6 HDi Acces	92 ch	230 Nm	6	144.900
1.6 HDi Active	92 ch	230 Nm	6	154.900
1.6 HDi Active +	92 ch	230 Nm	6	161.900
1.6 HDi Allure	92 ch	230 Nm	6	167.900

308

1.6 HDi Access	92 ch	230 Nm	6	192.900
1.6 HDi Active	92 ch	230 Nm	6	222.900
1.6 HDi STT A. BVA	120 ch	300 Nm	6	256.900
1.6 HDi STT Allure	115 ch	270 Nm	6	257.900

308 GTi

1.6 THP	270 ch	330 Nm	9	399.900
---------	--------	--------	---	---------

508

1.6 THP Active	156 ch	240 Nm	9	304.500
1.6 HDi STT Access	115 ch	240 Nm	6	284.900
2.0 HDi Active BM	140 ch	320 Nm	8	326.500
2.0 HDi Active BVA	163 ch	340 Nm	8	366.500
2.0 HDi Allure BVA	163 ch	340 Nm	8	421.500

2008

1.4 HDi Access	68 ch	160 Nm	6	174.900
1.6 HDi Active	92 ch	230 Nm	6	196.900
1.6 HDi Allure	92 ch	230 Nm	6	215.900
1.6 HDi GT-Line	92 ch	230 Nm	6	249.900

3008

1.6 HDi Access	112 ch	240 Nm	6	229.900
1.6 HDi Active	112 ch	240 Nm	6	250.900

Partner Tepee

1.6 HDi Tepee Access	75 ch	185 Nm	6	156.900
1.6 HDi Tepee Style	75 ch	185 Nm	6	173.900
1.6 HDi Tepee Active +	75 ch	185 Nm	6	183.900
1.6 HDi Tepee Outdoor	92 ch	215 Nm	6	219.900

Expert

2.0 HDi Tepee Combi 9p	120 ch	300 Nm	8	298.000
------------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

Boxster

718 Boxster	300 ch	380 Nm	17	680.000
718 Boxster S	350 ch	420 Nm	21	830.000

718 Cayman

718 Cayman	275 ch	290 Nm	18	650.000
718 Cayman S	325 ch	370 Nm	22	810.000

911 Carrera/Carrera S

3.4 Carrera Coupé	370 ch	450 Nm	24	1.200.000
3.8 Carrera S Coupé	420 ch	500 Nm	29	1.370.000
3.4 Carrera Cabriolet	370 ch	450 Nm	24	1.360.000
3.8 Carrera S Cabriolet	420 ch	450 Nm	29	1.530.000
3.4 Carrera 4 Coupé	370 ch	450 Nm	24	1.290.000
3.8 Carrera 4S Coupé	420 ch	500 Nm	29	1.460.000
3.4 Carrera 4 Cabriolet	370 ch	450 Nm	24	1.450.000
3.8 Carrera 4S Cabriolet	420 ch	500 Nm	29	1.620.000
3.4 Carrera Targa 4	370 ch	450 Nm	24	1.450.000
3.8 Carrera Targa 4S	420 ch	500 Nm	29	1.620.000
3.8 Turbo Coupé	520 ch	710 Nm	42	1.160.000
3.8 Turbo Cabriolet	520 ch	710 Nm	42	2.320.000

3.8 Turbo S Coupé	580 ch	750 Nm	47	2.500.000
3.8 Turbo S Cabriolet	580 ch	750 Nm	47	2.660.000

Cayenne

3.6 Cayenne S	420 ch	500 Nm	30	1.070.000
3.0 Cayenne S Hybrid	416 ch	590 Nm	22	1.080.000
3.6 Cayenne GTS	440 ch	600 Nm	-	1.280.000
4.8 Cayenne Turbo	520 ch	750 Nm	41	1.650.000
4.8 Cayenne Turbo S	570 ch	800 Nm	47	2.110.000
3.0 Cayenne Diesel	245 ch	550 Nm	15	890.000
3.0 Cayenne Platinum D.	245 ch	550 Nm	15	940.000
3.0 Cayenne S D.	385 ch	850 Nm	27	1.110.000

Panamera

S4	440 ch	-	31	1.390.000
4 Hybrid	330 ch	-	31	1.330.000
Turbo	550 ch	-	42	1.880.000

Macan

Macan S	340 ch	460	23	760.000
Macan S Diesel	258 ch	580	16	760.000
Macan GTS	360 ch	500	23	920.000
Macan Turbo	400 ch	550	29	1.040.000
Macan Turbo Perfo	400 ch	550	29	2.130.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Clio IV

1.2 I 16v Life	75 ch	110 Nm	7	130.900
1.2 I 16V Explore	75 ch	110 Nm	7	145.900
1.5 dCi Life</				

Koleos				
2.0 dCi Intens 4x4 BVA6	175 ch	320 Nm	8	350.000

Kangoo				
1.5 dCi Life	85 ch	200 Nm	6	141.900
1.5 dCi SL Zen	85 ch	200 Nm	6	146.900
1.5 dCi Explore	85 ch	200 Nm	6	157.900
1.5 dCi Intens	85 ch	200 Nm	6	178.900
1.5 dCi Extrem	85 ch	200 Nm	6	192.900



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

Ibiza				
1.0 MPI Référence	75 ch	95 Nm	6	119.900
1.4 TDI Copa	105 ch	250 Nm	6	151.900
1.4 TDI Style	105 ch	250 Nm	6	164.900
1.4 TDI Connect	105 ch	250 Nm	6	174.900

Leon				
1.6 TDI Référence	105 ch	250 Nm	6	184.400
1.6 TDI Style	105 ch	250 Nm	6	212.900
1.6 TDI Black Line	105 ch	250 Nm	6	227.500
1.6 TDI Style DSG	105 ch	250 Nm	6	230.800
2.0 TDI FR	143 ch	320 Nm	6	258.900

Mii by Mango

1.0 MPI Style	75 ch	95 Nm	6	131.900
---------------	-------	-------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Fabia				
1.0 MPI Ambition	75 ch	95 Nm	6	123.000

Rapid Spaceback				
1.6 TDI Ambition	90 ch	230 Nm	6	179.000
1.6 TDI Ambition DSG	90 ch	230 Nm	6	199.000

Octavia III				
2.0 TDI Ambition	143 ch	320 Nm	8	199.000
2.0 TDI Elégance	143 ch	320 Nm	8	219.000
2.0 TDI Elégance DSG	143 ch	320 Nm	8	229.000
2.0 TDI Special E. EDG	143 ch	320 Nm	8	249.000

Superb

2.0 TDI Ambition	177 ch	350 Nm	8	289.000
2.0 TDI Style	177 ch	350 Nm	8	309.000
2.0 TDI Laurin&Klement	177 ch	350 Nm	8	349.000

Yeti

2.0 TDI Elegance	110 ch	250 Nm	6	224.000
------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

Korando				
2.0 e-XDi FL Premium	175 ch	360 Nm	8	207.000
2.0 e-XDi FL Premium BVA	175 ch	360 Nm	8	235.000
2.0 e-XDi FL Luxe BVA	175 ch	360 Nm	8	245.000

Stavic

2.0 XDi	155 ch	360 Nm	8	252.000
---------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage Illimité

Celerio				
1.0 GA Essence	67 ch	87 Nm	6	89.900
1.0 GA Clim Essence	67 ch	87 Nm	6	94.900
1.0 GL Clim Essence	67 ch	87 Nm	6	97.900
1.0 GLX BVM Essence	67 ch	87 Nm	6	99.900
1.0 GLX BVA Essence	67 ch	87 Nm	6	109.900

Splash

1.0 Essence	64 ch	90 Nm	6	111.000
-------------	-------	-------	---	---------

Swift

1.2 GA Essence	92 ch	90 Nm	7	119.900
----------------	-------	-------	---	---------

1.2 GL Essence	92 ch	90 Nm	7	129.900
1.2 GL BVA Essence	92 ch	90 Nm	7	139.900

SX4

1.6 DDiS	90 ch	215 Nm	6	164.900
----------	-------	--------	---	---------

Grand Vitara 3P

1.6 VVT JX 3P	106 ch	145 Nm	9	239.900
---------------	--------	--------	---	---------

Grand Vitara 5P

1.9 DDiS Pack 5p	129 ch	300 Nm	7	315.000
------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Yaris				
1.0 VVT-i City	69 ch	95 Nm	6	124.000
1.0 VVT-i Lounge	69 ch	95 Nm	6	134.000
1.0 VVT-i Luxe	69 ch	95 Nm	6	140.000
1.4 D4D City	90 ch	205 Nm	5	147.000
1.4 D4D Lounge	90 ch	205 Nm	5	157.000
1.4 D4D Luxe	90 ch	205 Nm	5	165.000

Corolla

1.4 D4D City	90 ch	205 Nm	5	205.000
1.4 D4D Lounge	90 ch	205 Nm	5	225.000
1.4 D4D Luxe	90 ch	205 Nm	5	247.000

Auris

1.33 VVT-i Silver	100 ch	128 Nm	8	194.000
1.4 D4D Silver	90 ch	205 Nm	5	194.000
1.4 D4D Silver +	90 ch	205 Nm	5	202.000
1.4 D4D Gold	90 ch	205 Nm	5	216.000
1.4 D4D Gold +	90 ch	205 Nm	5	225.000

Prius

1.8 Lounge	122 ch	142 Nm	10	310.000
1.8 Luxe	122 ch	142 Nm	10	330.000

RAV4

2.2 4WD D4D S.MT	150 ch	340 Nm	9	307.000
2.2 4WD D4D S. + MT	150 ch	340 Nm	9	317.000
2.2 4WD D4D S. + AT	150 ch	340 Nm	9	334.000
2.2 4WD D4D S. + AT	150 ch	340 Nm	9	344.000
2.2 4WD D4D Gold AT	150 ch	340 Nm	9	369.000
2.2 4WD D4D P. AT	150 ch	340 Nm	9	425.000

RAV4 Hybride

2.5 2WD Hybride Gold	197 ch	210 Nm	14	361.000
2.5 2WD Hybride Platinum	197 ch	210 Nm	14	394.000

Prado

3.0 D4D Standard 7P	173 ch	410 Nm	12	475.000
3.0 D4D Silver AT	173 ch	410 Nm	12	533.000
3.0 D4D Gold AT	173 ch	410 Nm	12	595.000
3.0 D4D Platinum AT	173 ch	410 Nm	12	608.000

Land Cruiser 200

4.5 D4D VX	250 ch	650 Nm	18	16.000
------------	--------	--------	----	--------



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage : 90.000

Polo				
1.0 Trendline Clim	60 ch	95 Nm	6	147.000
1.0 Premium Clim	60 ch	95 Nm	6	157.000
1.4 TDI Trendline Clim	75 ch	210 Nm	6	166.000
1.4 TDI Premium Clim	75 ch	210 Nm	6	176.000

Golf VII

1.6 TDi Trendline	105 ch	250 Nm	6	244.000
1.6 TDi Trendline +	105 ch	250 Nm	6	254.000
1.6 TDi Highline	105 ch	250 Nm	6	269.000
2.0 TDi Highline BVA	110 ch	280 Nm	8	294.000
2.0 TDi Caratline	143 ch	320 Nm	8	306.000
2.0 TDi Caratline BVA	143 ch	320 Nm	8	331.000
2.0 TDi Caratline + BVA	143 ch	320 Nm	8	356.000
2.0 GTD	170 ch	-	8	470.000

Jetta

1.6 TDi Trendline	105 ch	250 Nm	8	249.000
-------------------	--------	--------	---	---------

1.6 TDi Trendline BVA	105 ch	250 Nm	8	269.000
1.6 TDi Highline	105 ch	250 Nm	8	284.000
1.6 TDi Highline BVA	105 ch	250 Nm	8	304.000

Touran

2.0 TDi Trendline 5P	110 ch	250 Nm	8	271.000
2.0 TDi Trendline 7P	110 ch	250 Nm	8	278.000
2.0 TDi Highline 5P	110 ch	250 Nm	8	311.000
2.0 TDi Highline 7P	110 ch	250 Nm	8	318.000

Passat

2.0 TDi Trendline	150 ch	340 Nm	8	295.000
2.0 TDi Trendline BVA	150 ch	340 Nm	8	320.000
2.0 TDi Confoline	150 ch	340 Nm	8	335.000
2.0 TDi Confortline BVA	150 ch	340 Nm	8	360.000
2.0 TDi Highline BVA	150 ch	340 Nm	8	400.000

VW CC

2.0 TDi Advance 5P	140 ch	320 Nm	8	329.000
2.0 TDi Advance 5P BVA	140 ch	320 Nm	8	354.000

Tiguan

2.0 TDi Confort 4x2	110 ch	280 Nm	8	270.000
2.0 TDi Carat 4x2	140 ch	320 Nm	8	315.000
2.0 TDi Carat DSG 4x4	140 ch	320 Nm	8	355.000

Touareg

3.0 V6 TDi Baroudeur	204 ch	450 Nm	12	412.000
3.0 V6 TDi Explore + T.	245 ch	550 Nm	12	498.000
3.0 V6 TDi Pullman T.	245 ch	550 Nm	12	604.000
3.0 V6 TDi XTREM T.	245 ch	550 Nm	12	721.000

Caddy

1.6 TDi Ecoline 5P	75 ch	225 Nm	6	163.000
1.6 TDi Ecoline Clim 5P	75 ch	225 Nm	6	175.000
1.6 TDi E. Clim 5P	102 ch	250 Nm	6	185.000
1.6 TDi EConceptline 5P	102 ch	250 Nm	6	202.000
1.6 TDi Trendline 5P	102 ch	250 Nm	6	226.000
1.6 TDi Generation 5P	102 ch	250 Nm	6	239.000



Garantie : Durée 2 ans / Kilometrage Illimité

V40				
V40 D2 Momentum	120 ch	280 Nm	8	279.000
V40 D2 Momentum BVA	120 ch	280 Nm	8	305.000
V40 D2 R-Design	120 ch	280 Nm	8	360.000

V40 CC

V40 CC D2 Cross Country	120 ch	280 Nm	8	375.000
V40 CC Inscription	120 ch	280 Nm	8	390.000

S60

S60 D2 Momentum	120 ch	280 Nm	8	315.000
S60 D3 Momentum	150 ch	320 Nm	8	390.000
S60 D3 R-Design	150 ch	320 Nm	8	421.000
S60 D3 Inscription	150 ch	320 Nm	8	440.000
S60 D4 R-Design	190 ch	400 Nm	8	459.000
S60 D4 Inscription	190 ch	400 Nm	8	479.000
S60 D4 AWD Cross Country	190 ch	400 Nm	8	499.000
S60 T6 AWD Polestar	350 ch	500 Nm	17	650.000

S90

S90 D4 Momentum	190 ch	400 Nm	8	659.000
S90 D4 Inscription	190 ch	400 Nm	8	649.000
S90 D5 AWD Momentum	235 ch	480 Nm	8	629.000
S90 D5 AWD Inscription	235 ch	480 Nm	8	699.000

XC60

XC60 D3 Kinetic	150 ch	350 Nm	8	429.000
XC60 D3 Momentum	150 ch	350 Nm	8	459.000
XC60 D3 R-Design	150 ch	350 Nm	8	489.000
XC60 D4 AWD R-D.	190 ch	420 Nm	10	540.000
XC60 D4 AWD IN.	190 ch	420 Nm	10	560.000

XC90

XC90 D5 Momentum	
------------------	--

2011



2012



2013

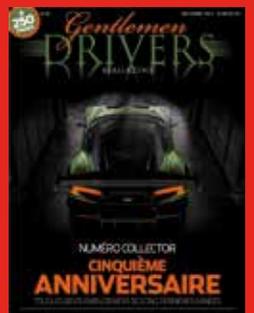
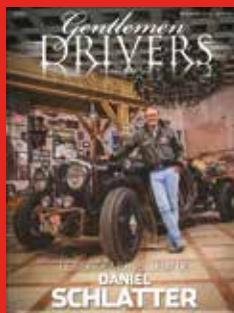
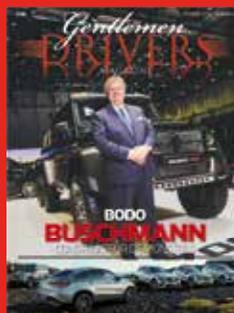
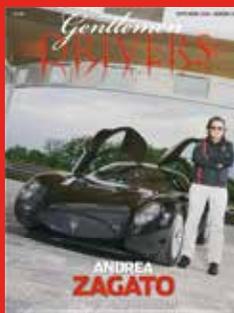
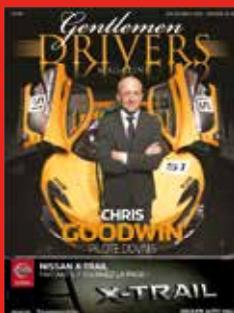
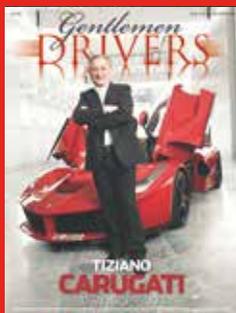
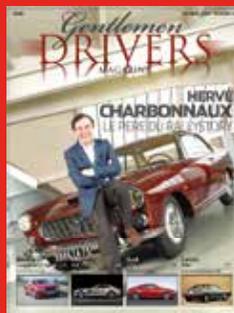
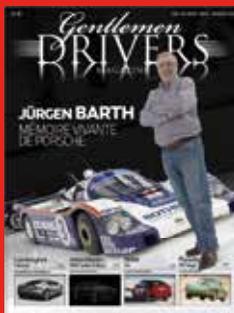
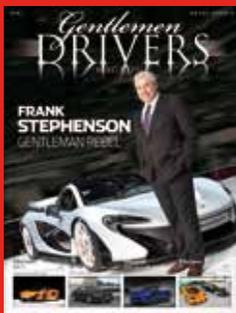
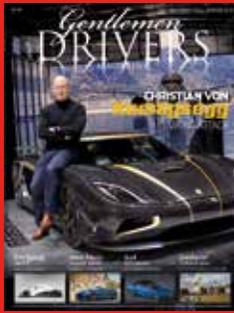
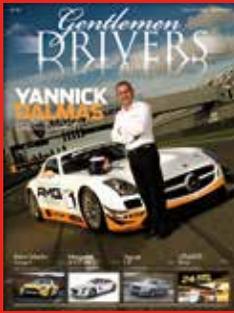
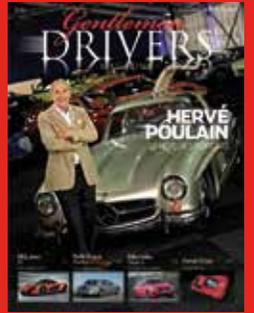
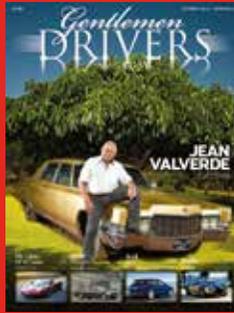
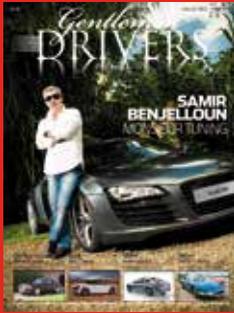
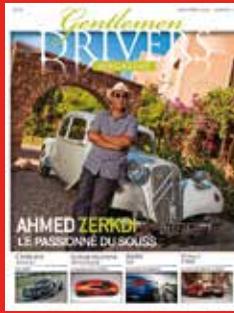
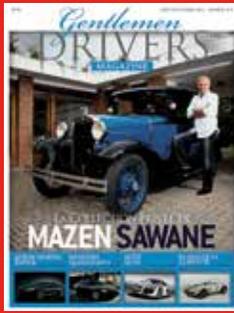
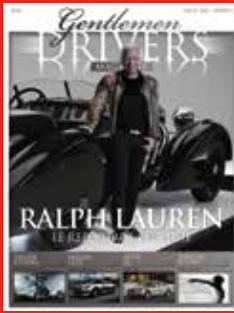


2014



2015



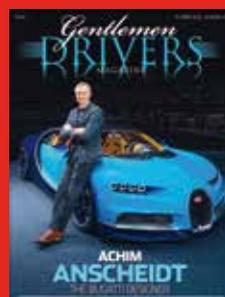
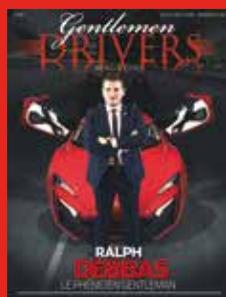
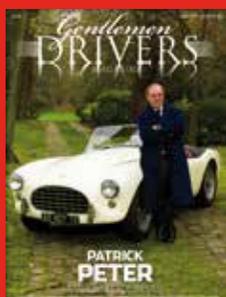
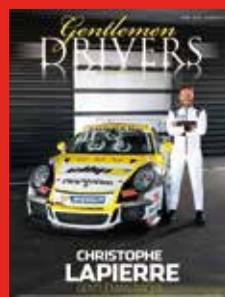
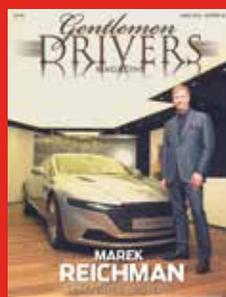
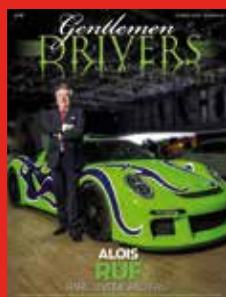
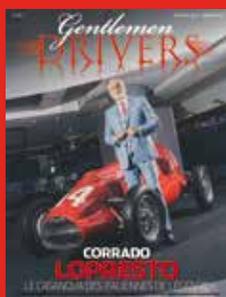


Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



2016



www.gentlemendriversmag.com

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





SPEEDTEST[®]

by OOKLA[®]

GAGNANT
DU PRIX
2016

MAROC TELECOM

LE RÉSEAU DE MAROC TELECOM DÉSIGNÉ «**RÉSEAU MOBILE LE PLUS RAPIDE AU MAROC**»

Le réseau Maroc Telecom a été désigné **meilleur réseau mobile au Maroc** par OOKLA SPEEDTEST, leader mondial des applications de diagnostic réseau et de tests de bande passante.

Jamie Steven, Vice-Président d'Ookla Speedtest a déclaré :

« Avec plus de neuf millions de Speedtest réalisés chaque jour sur notre site Ookla, nous sommes partenaire des plus grands fournisseurs de services Internet de par le monde pour l'analyse et le diagnostic des réseaux Internet Fixe et Mobile.

Nous avons collecté les résultats Speedtest pour déterminer le réseau mobile le plus rapide au Maroc. En se basant sur plus de 300.000 tests réels initiés par les utilisateurs marocains pendant les six derniers mois, et après analyse des données nous avons décerné le Prix 2016 du « Réseau mobile le plus rapide au Maroc » à Maroc Telecom.

Se basant sur l'analyse de nos données, Maroc Telecom fournit à ses clients la vitesse Internet la plus rapide au Maroc. Nous sommes heureux de souligner la puissance du réseau de Maroc Telecom et de leur attribuer le réseau mobile le plus rapide 2016 au Maroc ».

PEUGEOT 308

L'EXCELLENCE COMMENCE
à **1 200 DH/mois***
crédit 0%



*Apport 50,4 % durée 72 mois-sous réserve d'acceptation de votre dossier par l'organisme de crédit.

PROJECTEURS FULL LED

ÉCRAN TACTILE AVEC
NAVIGATION GPS

CLIMATISATION À RÉGULATION
AUTOMATIQUE *BIZONE*

