

Gentlemen

DRIVERS

MAGAZINE



GIAN PAOLO
DALLARA
THE PASSIONATE ENGINEER



Une fois encore, c'est notre passion qui nous a littéralement conduits à préparer le numéro de ce mois. En couverture, un homme dont le nom est tout un symbole dans le monde de la compétition automobile. Gian Paolo Dallara. C'est lors de notre périple italien que nous avons pu rencontrer cet homme, passionné avant tout et qui a réussi à faire profiter le monde entier de cette passion. Nous avons pu revenir sur les détails de sa carrière et surtout ce qui l'a poussé à produire une voiture de route à plus de 80 ans. La fameuse Dallara Stradale, dont le premier exemplaire a été livré en 2017 et que vous allez découvrir plus en détails sur nos pages.

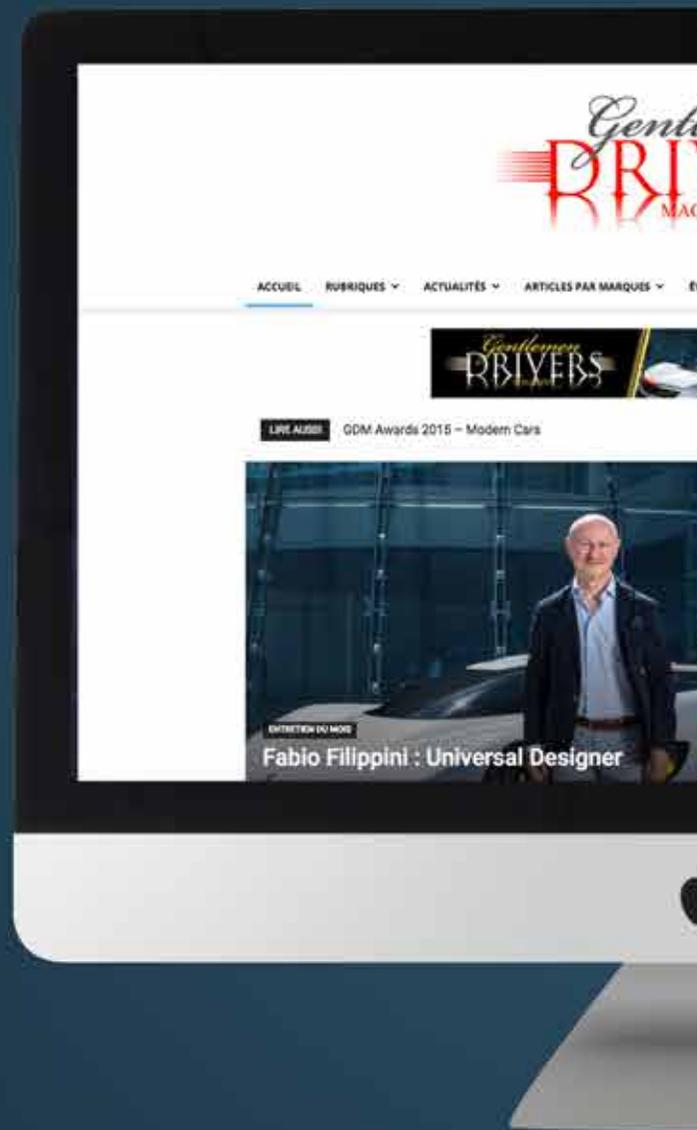
Dans ce numéro, vous pourrez revivre les moments forts de la Formule E, qui s'est tenue sur le Circuit Moulay El Hassan de Marrakech. Ne manquez pas non plus la nouvelle Série 3 de BMW ou encore le Jeep Renegade restylé, qui fait son entrée sur notre marché. Comme tous les mois, chers Gentlemen, nos pages lifestyle avec les rubriques montre, moto ou encore cigare, vous sont dédiées.

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

Ahmed Kseibati

Gentlemen DRIVE

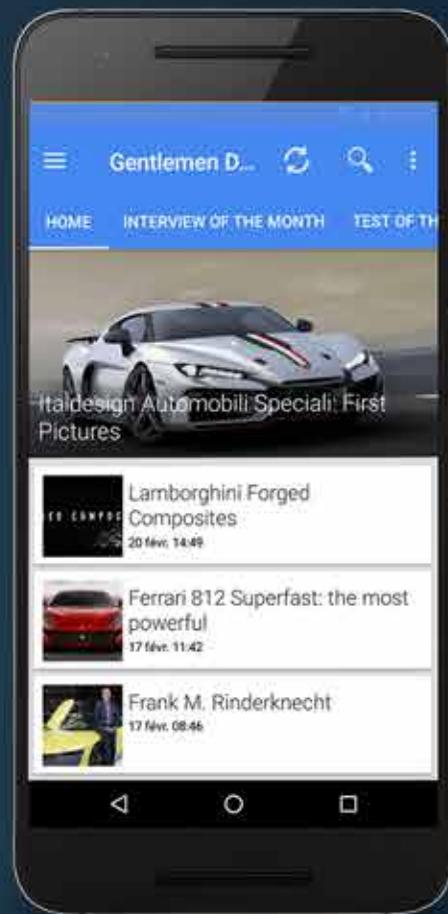
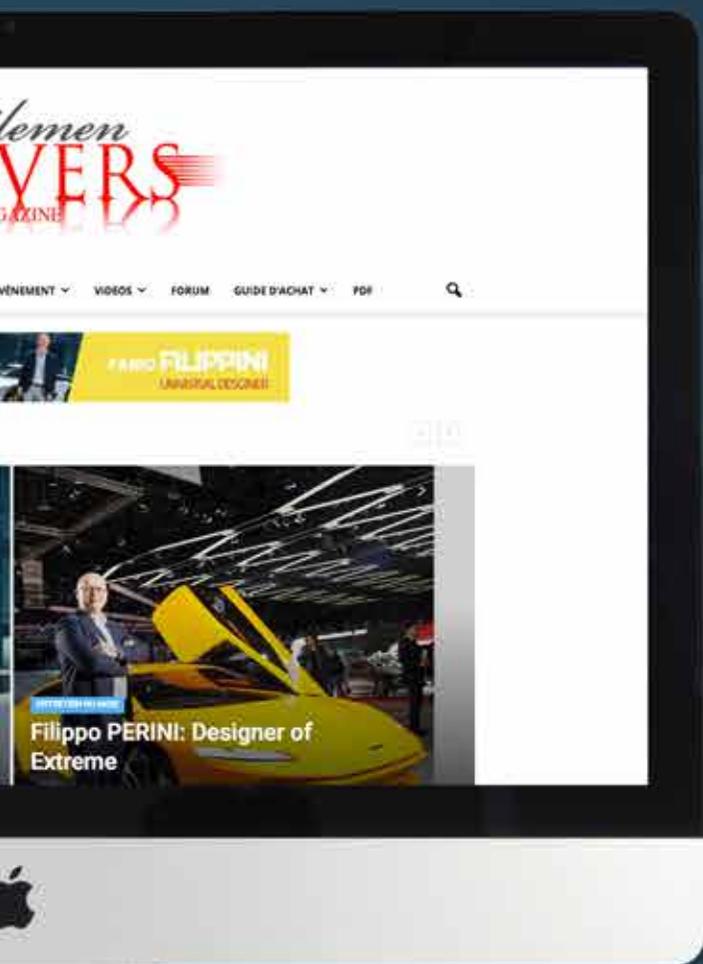
MAGAZINE



SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!
Restez informés sur nos actualités automobiles

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



WWW.GENTLEMENDRIVERSMAG.COM

LE JOURNAL DU LUXE

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

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





Sommaire

10 **Motors**

- 10 **L'actu** En bref **Nationales** par Majda Karbane
- 12 **L'actu** En bref **Internationales** par Majda Karbane
- 14/17 **AutoEssai** Formula-E Marrakech par Youssef Bennour
- 18/21 **AutoConcept** Audi E-Tron Concept par Youssef Bennour
- 22/27 **AutoException** Dallara Stradale par Myriem Cherkaoui
- 28/33 **AutoException** BMW 330i par Majda Karbane
- 34/39 **AutoException** Jeep Renegade par Youssef Bennour



40 **>49**

Entretien du mois **Gian Paolo DALLARA**
The Passionate Engineer

- 50/55 **AutoLégende** Dallara Automobili par Hamid Benmaarouf
- 56/57 **MotoException** Ducati V4 R par Majda Karbane

58 **L'Homme**

- 58/59 **Montres** Breitling Navitimer1 B01 Chronograph43 PanAm Edition par Lina Mouafak

60 **Lifestyle**

- 60/61 **Cigare** Fonseca Cosacos par Antoine Delmas
- 62/65 **Evasion** Circuit de Misano Marco-Simoncelli par Lina Mouafak
- 66/67 **Art** André Sarrut par Antoine Delmas
- 68/73 **Guide d'achat** GDM

Gentlemen
DRIVERS

Directeur général et de la publication **Ahmed Kseibati** Directeur Associé **Mohamed Alaoui Mrani** Rédaction **Antoine Delmas** - **Youssef Bennour** - **Lina Mouafak** - **Hamid Benmaarouf** - **Majda Karbane** 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 - Dépôt légal 2010 PE 01120 - ISSN en cours



Global Engines Nouvelle nomination



L'importateur exclusif de Hyundai au Maroc, Global Engines, a annoncé la nomination de sa nouvelle directrice Marketing, Communication & CRM, Madame Myriem El Boukhari, qui a pris ses fonctions le 2 janvier 2019. Si elle a rejoint Global Engines en 2008 en tant que responsable CRM, depuis 2014 elle occupait le poste de directrice de la Relation Client et Qualité. Après avoir fait ses preuves et grâce à son expérience en marketing numérique et en gestion de la relation client, elle a fini par prendre les commandes de la Direction Marketing, Communication & CRM, où elle se chargera du déploiement de la stratégie Marketing de Hyundai sur notre marché. Madame Myriem El Boukhari est titulaire d'un Master spécialisé en CRM de l'Ecole nationale de commerce et de gestion (ENCG) de Settat et d'un diplôme Executive Education en E-Business et Stratégie Marketing Digital de l'ESSEC Business School.

Groupe Renault Maroc 75.400 voitures en 2018

Renault Maroc signe une nouvelle fois une année exceptionnelle, consolidant sa position de leader incontestable du marché, avec des parts atteignant 42,5% en 2018, contre 41,8% en 2017. Dans un marché évoluant de 5,2%, le Groupe Renault a enregistré une croissance de 6,9%. Il faut dire, que 6 modèles des marques du groupe leader se sont hissés dans le « TopTen » des meilleures ventes, dont la Logan, la Clio et le Dokker, qui constituent le trio de tête. Concernant les marques, c'est bien évidemment Dacia qui conserve le leadership du marché VP, mais aussi VU. Affichant à elle seule, des parts de marché à hauteur de 28%, Dacia a signé un nouveau record, en réalisant 49.649 ventes en 2018, alors qu'en 2017, ce chiffre était de 46.851. Il faut dire qu'en 2018, la

marque a lancé le nouveau Duster sur notre marché, à l'occasion de l'Auto Expo. Avec 8.000 unités écoulées en 8 mois seulement, le 4x4 roumain réussit à décrocher la 5e place des meilleures ventes de l'année.

GROUPE RENAULT

DS Store de Casablanca DS E-Tense FE 19



En marge du Championnat ABB FIA Formule E qui s'est tenu le 12 janvier sur le circuit de Moulay El Hassan à Marrakech, le DS Store de Casablanca a tenu à présenter en avant-première la monoplace de la marque, la fameuse DS E-Tense FE 19. M. Tarafa Marouane, président directeur général de Sopriam et M. Khalid Kabbaj, son directeur général, ont également profité de l'occasion pour accueillir le pilote de la monoplace, André Lotterer. Alors que DS Automobiles a été parmi les premiers constructeurs à rejoindre le Championnat Formule E, il s'est allié à l'écurie TECHEETAH l'été dernier, pour affronter ensemble cette saison 2019, qui apporte son lot de nouveautés, à commencer par la monoplace. Présentée en octobre dernier dans une livrée or et noir, la nouvelle génération voit tout naturellement sa puissance augmenter et revendique des performances inédites. En effet, le moteur 100% électrique développe une puissance de 338 chevaux, ce qui permet d'atteindre les 100 km/h en 2,8 secondes seulement.

Jean-Dominique Senard Nouveau président de Renault



Suite à la réunion du conseil d'administration de Renault, le 24 janvier 2019 à 10 heures, sous la présidence de M. Philippe Lagayette, administrateur référent, M. Jean-Dominique Senard a été élu président, au moment où Thierry Bolloré a été nommé directeur général. Le conseil d'administration s'est réuni après avoir pris acte de la démission de l'actuel président-directeur général, Carlos Ghosn et a décidé de doter Renault d'une nouvelle gouvernance, mais surtout de dissocier les fonctions de président du conseil et de directeur général. En plus des fonctions habituellement assumées par le président du conseil, Jean-Dominique Senard aura pour mission d'évaluer et faire évoluer, en cas de besoin, la gouvernance de Renault, pour assurer la transition vers la nouvelle structure. Par la suite, il devra présenter ses propositions sur l'évolution de la gouvernance, avant la prochaine assemblée générale des actionnaires. En ce qui concerne l'Alliance, le président du conseil d'administration sera l'interlocuteur principal des différents partenaires, pour discuter aussi bien de l'organisation que de l'évolution.

Nasser Al Attiyah 3^e titre à Dakar

La 41^e édition du Dakar, qui a été organisée au Pérou et dont la dernière étape s'est tenue à Lima, a été remportée par le pilote qatari Nasser Al Attiyah, au volant de sa Toyota. Al Attiyah, qui a remporté trois des dix étapes, a signé son troisième titre au Dakar, grâce à un plan stratégique impliquant de ménager de la voiture, lors de certaines étapes. Une décision qui a été payante, puisque contrairement à des concurrents comme Stéphane

Peteransel, Sébastien Loeb ou Nani Roma, il n'a pas eu à se débattre dans les dunes. Toyota s'impose donc pour la première fois dans la catégorie Auto et devient une des marques ayant aligné le plus grand nombre de véhicules dans l'histoire du Dakar. Au volant de la Mini 4x4, le pilote Nani Roma s'est hissé sur la deuxième marche du podium. Alors qu'il faisait partie des favoris, Sébastien Loeb a dû se contenter d'une troisième place, à cause de fautes de navigation et de pannes mécaniques.



La 508 élue « plus belle voiture de l'année 2018 »

Tout semble réussir à Peugeot en ce moment. Après les multiples distinctions du SUV 3008, c'est au tour de la berline de la marque au lion d'être auréolée lors de la 34^{ème} édition du Festival Automobile international qui s'est tenu le 29 janvier dernier à l'hôtel des Invalides dans la capitale française. Il est vrai qu'avec sa plastique aguichante et son intérieur futuriste, cette 508 deuxième du nom est promise à un bel avenir. D'ailleurs, les internautes ne s'y sont pas trompés en lui accordant plus de 34% des votes, lui permettant ainsi de remporter le Grand Prix de la « Plus belle voiture de l'année en 2018 ». Un plébiscite que traduit l'engouement du public pour la berline tricolore dont les commandes ont dépassé le seuil des 10.000 en Europe depuis son lancement en octobre 2018.

Et preuve que le design Peugeot fait l'unanimité, un autre titre est tombé dans l'escarcelle de la marque de Sochaux, celui du « plus beau concept car de l'année » grâce au E-Legend Concept. Le jury composé d'experts et passionnés issus du monde du sport automobile, de la mode et du design en ont pris plein les mirettes en découvrant ce véhicule 100% autonome, électrique et connecté.





Une Gamme complète pour nos clients les plus exigeants

Pneus Tourisme



P-ZERO
CORSA



P-ZERO
NERO GT



P-ZERO



CINTURATO
P7



CINTURATO
P7 BLUE



SPORTIF



TOURISME

Pneus 4x4 et Véhicules Utilitaires Légers



P-ZERO
CORSA



P-ZERO



SCORPION
ZERO
ASIMMETRICO



SCORPION
VERDE



SCORPION
VERDE A/S



SCORPION
ZERO A/S



SCORPION
ATR



SCORPION
ATR PLUS



SCORPION
MTR



SPORTIF



TOURISME



TOUT
TERRAIN

par Ahmed Kseibati

Photos : Adnane Zemmama

ABB FORMULA

FIA FORMULA-E CHAMPIONS

LA FORMULE E S'INVITE À MARRAKECH POUR LA 3^E FOIS



Le 12 janvier, le Circuit Moulay El Hassan de Marrakech a accueilli la deuxième manche du Championnat de Formule E. Devenu un rendez-vous incontournable, la ville ocre a de nouveau été le théâtre d'une course passionnante, qui a tenu le public en haleine jusqu'au dernier moment.

MRK

2

-F
HIP

MARRAKESH E-PRIX 2019



Julius Bär

Julius Bär

Julius Bär



1

3

2019



Suscitant l'intérêt de plus en plus de constructeurs, neuf exactement lors de cette 5e saison, la Formule E est pour eux aujourd'hui l'occasion de promouvoir l'électrique, mais surtout de tester des technologies qui seront par la suite reprises dans les voitures de série.

Pour cette nouvelle saison qui a démarré en Arabie Saoudite, les écuries ont inauguré les nouvelles monoplaces GEN 2, dont l'autonomie a été doublée en comparaison avec les années précédentes, pour pouvoir répondre aux nouvelles normes mises en place par la FIA. En effet, désormais les pilotes doivent





effectuer l'intégralité de la course, à savoir 45 minutes + 1 tour, au volant de la même voiture. Forcément, pour un rendez-vous d'une telle envergure, qui accueille d'importantes personnalités du monde de la course et de l'automobile en général, Gentlemen Drivers Magazine était de la partie, pour partager avec vous les moments forts.

Il faut dire que la deuxième manche de la saison de Formule E, qui s'est tenue sur le circuit de Marrakech a été plutôt mouvementée et pleine de rebondissements. En effet, la course a été marquée par plusieurs accrochages, qui ont complètement chamboulé le classement.,

Si le peloton de tête était composé de Sam Bird, le pilote Virgin Racing, qui occupait la pole position, suivi de Jean-Eric Vergne, qui court aux couleurs de Techeetah et de Sébastien Buemi, de l'équipe Dams, il a suffi d'arriver au premier virage pour que cela change. Dans un premier temps, c'est Vergne qui, en tentant d'attaquer par l'intérieur, est parti en tête-à-queue et a obligé une partie du peloton à prendre la courbe par l'extérieur. Mais ce n'est pas tout puisque le premier tour de la course a également été marqué par l'abandon du pilote Stoffel Vandoorne (HWA AG) et par l'accrochage entre Pascal Wehrlein (Mahindra

Racing) et Lucas di Grassi (Audi Sport Team Abt), qui a contraint ce dernier à l'abandon.

À l'issue de ce premier tour plutôt mouvementé, Bird continuait en tête devant les deux pilotes Andretti Autosport Alexandre Sims et Félix da Costa. Le trio de tête était suivi de très près par Robin Frijns (Virgin Racing), Jérôme d'Ambrosio (Mahindra Racing) et Lucas di Grassi.

Grâce aux différentes stratégies et au fameux mode attaque dont disposent les pilotes, le public a pu assister à une course pleine de suspense, jusqu'au dernier moment.

Finalement, c'est le pilote belge Jérôme d'Ambrosio qui était dixième sur la grille, qui a franchi la ligne d'arrivée en première position, devant Robin Frijns et Sam Bird. S'imposant avec 0 143 d'avance, le pilote Mahindra a signé sa troisième victoire en Formule E et grâce à sa troisième place lors de la première manche en Arabie Saoudite, il prend la tête du classement des pilotes.

Pour la troisième année consécutive, le Grand Prix de Marrakech de Formule E est incontestablement une réussite à tous les niveaux et surtout organisationnel, grâce à des équipes qui prouvent une nouvelle fois leur engagement et leur professionnalisme pour répondre à des standards internationaux des plus exigeants.

Motors

Auto Concept

par Youssef Bennour

Audi

E-TRON GT CONCEPT



AUTO CONCEPT

LE FUTUR EST ÉLECTRIQUE

La famille e-tron d'Audi s'agrandit. Après la présentation du SUV et du Sportback, qui sont attendus dans les mois à venir, la firme allemande a profité du Los Angeles Auto Show 2018 pour dévoiler au grand public l'e-tron GT Concept. Exposé dans une impressionnante livrée noire, qui fait ressortir son caractère agressif, le coupé quatre portes 100% électrique devrait entrer en production en 2020. Comme de plus en plus de constructeurs aujourd'hui, Audi a souhaité allier sportivité et écologie à travers ce coupé, dont la puissance devrait atteindre 590 ch.



CONCEPT



Il est loin, le temps où les voitures électriques se distinguaient uniquement pour le côté écologique et pour leur caractère plutôt discret sur les routes. Au fil des ans, les constructeurs ont su apporter à ces véhicules la touche d'émotion que les conducteurs recherchent principalement à travers une sportivité, aussi bien au niveau de l'esthétique que des performances.

Comme son nom l'indique, ce concept préfigure les lignes d'une future GT et se devait donc de respecter certains codes stylistiques. Ainsi, l'allemande se veut basse, avec 1,38 mètre à peine de haut et plutôt large, avec 1,96 mètre. L'e-tron GT Concept, à l'image d'autres modèles d'Ingolstadt, a droit à une ligne de toit qui s'incline légèrement et s'étend jusqu'à la partie arrière, faisant ainsi un clin d'œil au Sportback. Mais ce n'est pas le seul. En effet, pour affirmer son appartenance à la famille, elle reprend tout naturellement la fameuse calandre Singleframe, qui adopte une architecture

plus horizontale que sur les deux autres e-tron et dont la moitié supérieure est recouverte par un cache, reprenant la couleur de la carrosserie. Celle-ci, à l'image des versions sportives de la marque, les RS, adopte le motif en nid d'abeille. Toujours à l'avant, qu'elle soit à l'arrêt ou en mouvement, la GT impose sa présence à travers des phares matrix LED, avec des feux de route laser. Les designers ont voulu que ce concept affirme son agressivité à travers des lignes plutôt marquées et des passages de roues, ainsi que des épaules sculptées, pour un résultat impressionnant. Pour ce qui est de la soufflerie également, chaque détail a été soigné, avec une intégration des aérations au niveau des passages de roues et avec l'adoption d'un imposant diffuseur arrière. À l'image des autres e-tron et pour distinguer ses modèles électriques, Audi a opté pour un bandeau lumineux qui s'étend sur toute la largeur, qui vient unir les feux sur les bords extérieurs.

Dans l'habitacle de l'Audi e-tron GT Concept,



l'ambiance est incontestablement contemporaine et toute l'attention a été portée sur le conducteur. En effet, ce dernier a droit à un poste de conduite encadré par une console centrale intégrant un imposant écran tactile sur la partie supérieure, une ligne qui barre la portière, mais aussi le cadre du tableau de bord. Aussi bien l'écran du tableau de bord que celui de la console centrale offrent le choix au conducteur entre différentes présentations, pour afficher les fonctions qu'il jugera utiles. En ce qui concerne les matériaux utilisés, les équipes d'Ingolstadt ont opté pour des matériaux durables et aucun n'est d'origine animale. Ainsi, les sièges ainsi que quelques autres surfaces sont recouverts d'un cuir synthétique sophistiqué, alors que des tissus en fibres recyclées ont été utilisés pour les coussins des sièges, les accoudoirs, ainsi que la console centrale. Pour les tapis de sol, Audi a choisi du fil Econyl durable, qui est également une fibre recyclée et qui est fabriquée à partir de filets de pêche

usagés.

L'Audi e-tron GT Concept est une voiture électrique certes, mais sportive avant tout. Revendiquant une puissance de 590 ch, elle fait appel à des moteurs électriques indépendants, montés sur les essieux avant et arrière. Ces moteurs synchrones à aimants permanents transmettent le couple aux quatre roues motrices. Ainsi configurée, l'allemande abat le 0 à 100 km/h en 3,5 secondes seulement, au moment où la vitesse maximale a été limitée à 240 km/h, pour des raisons d'autonomie. D'ailleurs celle-ci atteint les 400 kilomètres, selon la nouvelle norme WLTP (Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure).

Présenté il y a quelques semaines, l'Audi e-tron GT Concept nous donne un avant-goût de la future gamme électrique de la marque allemande, qui promet des sensations uniques à sa clientèle.

dallara

STRADALE

PLAISIR À L'ÉTAT PUR

Le nom de Dallara a depuis toujours été intimement lié au monde de la course automobile. Il faut dire que le constructeur italien est devenu incontournable, grâce à ses fameuses plateformes de voitures de course. Mais si seuls les plus avertis connaissaient Dallara, aujourd'hui, le grand public, bien que cela reste restreint, découvre la toute nouvelle création italienne, qui est destinée certes à évoluer sur la route, sans toutefois oublier l'essence même de la marque. C'est donc ainsi qu'est née la Dallara Stradale, avec un nom qui annonce clairement ses ambitions.





Si Dallara compte une très longue expérience dans le monde de la course automobile, elle vient de lancer son tout premier modèle de route, mais en tenant à rester fidèle à son histoire et à ses gènes. Ainsi, pour sa Stradale, la firme italienne a certes tenu à respecter certains critères en vue de l'homologation, mais tout en veillant à ce que ses 45 ans dans le monde de la course s'y retrouvent reflétés. La Stradale est donc une voiture qui s'est donné pour mission d'offrir à sa clientèle, très réduite, un plaisir de conduite inédit sur circuit, mais aussi sur route ouverte. C'est en 2015 que Giampaolo Dallara a commencé à travailler sur ce projet et pour cela, il a constitué une équipe composée de 20 ingénieurs et 5 mécaniciens.

La Dallara Stradale, telle qu'elle a été dévoilée le premier jour, le 16 novembre à l'occasion des 80 ans de Giampaolo Dallara, est une barchetta, faisant l'impasse

sur les portes et qui ne manque pas de rappeler les monoplace de course. Mais elle offre tout de même le choix à sa clientèle. Selon l'utilisation de chacun, il sera donc possible d'ajouter un pare-brise, des portières ou encore un aileron arrière, pour atteindre un niveau d'appui exceptionnel. Pour la conception de la Stradale, Dallara a collaboré avec Granstudio de Lowie Vermeersch, qui avait pour mission de traduire dans la réalité tous les rêves de Dallara. Si ce dernier a toujours eu un faible pour le design de la Miura,



pour sa Stradale, la conception a évolué tout au long du processus. En effet, le design a une nouvelle fois été au service de la performance et non l'inverse et c'est pour cela que le Granstudio était constamment en contact avec les ingénieurs de Dallara et les pilotes d'essai italiens Marco Apicella et Loris Biccchi. Mais ce n'est pas tout, puisque l'aérodynamique, entre autres, a été développée grâce au simulateur de conduite Dallara. Le résultat des courses est une voiture à la ligne à la fois simple et puissante, mais aussi belle et

authentique.

Tout comme les voitures destinées à la compétition, les équipes de Dallara sont parties à la chasse aux kilogrammes, pour afficher un poids d'à peine 855 kg. Afin d'atteindre cet objectif, les ingénieurs ont tout naturellement opté pour de la fibre de carbone, ainsi que pour d'autres matériaux composites. Pour le développement des systèmes de contrôle électronique, la firme italienne a pu compter sur Bosch, qui a rejoint l'aventure dès les premiers cycles d'essais.

Moteur : 4 cylindres Turbo
Puissance : 400 ch
Couple : 500 Nm
Transmission : Propulsion

Poids et mesures
Poids à vide : 855 kg
Dimensions : 4.18/ 1.87/ 1.04 (L/I/h)
Réservoir : -- l
Volume coffre : --- l
Pneumatiques : ---

Performances globales
Vitesse max électrique : 280 km/h
0 à 100 : 3.3 s
Consommation : --- l/100 km
Autonomie : --- km

Une nouvelle fois, le cahier de charges était plutôt clair, puisqu'il fallait adapter tout l'esprit d'une voiture de course dans un modèle censé évoluer sur la route. Ainsi, pour un contrôle de la voiture, quelles que soient les conditions, Bosch a équipé la Dallara Stradale d'un ABS, d'un EBD, d'un TCS et d'un VDC.

Pour que le conducteur puisse profiter au maximum du compromis offert par la Stradale entre adhérence et confort, les équipes italiennes ont travaillé sur la cinématique des suspensions, ainsi que sur le

calibrage des ressorts, des barres et des amortisseurs. Le développement des pneus, en collaboration avec Pirelli et ses toutes dernières technologies, a permis de les personnaliser. Si à l'avant, les pneus jouent plutôt un rôle de transmetteur de sensations, à l'arrière, la conception a été faite de façon à assurer de bonnes performances en accélération latérale, tout en conservant un bon niveau de confort.

Pour animer cette barchetta, Dallara a choisi un moteur Ford, qui a déjà fait ses preuves sous les capots de la Focus RS et la Mustang, notamment. Il s'agit du bloc 4-cylindres Ecoboost de 2,3 litres, qui a été optimisé pour afficher une puissance de 400 ch et un couple de 500 Nm. Couplé à une boîte manuelle à 6 rapports, ce moteur permet à la Stradale d'exécuter le 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et surtout d'atteindre une vitesse maximale de 280 km/h.

Dévoilant le premier prototype en 2016 pour les 80 ans de Giampaolo Dallara, la toute première Stradale a été livrée un an plus tard. Avec cette première voiture de route, la firme italienne offre à sa clientèle toutes les sensations de course à toit ouvert.



FORD



330i



7^E GÉNÉRATION DE LA BERLINE

Il est vrai que la gamme de BMW ne cesse de s'agrandir, mais un de ses modèles incontournables reste la fameuse Série 3 Berline. Faisant son apparition il y a plus de 40 ans maintenant, la Berline qui s'est vendue à plus de 15 millions d'exemplaires dans le monde entier, en est aujourd'hui à sa 7^e génération. Misant toujours sur sa tradition sportive, la nouvelle Série 3 établit de nouveaux standards en matière de dynamique de conduite, de qualité premium et d'innovation. Présentée au grand public à l'occasion du Mondial de l'Automobile de Paris il y a quelques mois, sa commercialisation serait prévue dans les mois à venir et ne devrait donc pas tarder à investir les routes marocaines.



Cylindrée : **4 cylindres Turbo**
 Puissance : **258 ch**
 Couple : **400 Nm**
 Transmission : **Propulsion**

Poids et mesures
 Poids à vide : **1555 kg**
 Dimensions : **4.74/1.83/1.44 (L/I/h)**
 Réservoir : **-- l**
 Volume coffre : **--- l**
 Pneumatiques : **---**

Performances globales

Vitesse max : **250 km/h**
 0 à 100 : **5.8 s**
 Consommation : **-- l/100 km**
 Autonomie : **---**

C'est en 1975 qu'est apparue la toute première génération de la BMW Série 3 Berline, portant le nom de code E21. Au fil des ans, elle a évolué et a eu droit à toutes les déclinaisons, à l'image du coupé ou du cabriolet, avant la mise en place de la nouvelle stratégie de la marque allemande et l'apparition de la Série 4 en 2013. Quand on parle aujourd'hui de la Série 3, c'est de la berline qu'il est question.

Pour cette 7^e génération, BMW a décidé de conférer à sa Série 3 un nouveau langage stylistique, qui incarne à la fois la modernité et le dynamisme de ce modèle. Pour cela, les designers ont opté pour des lignes tracées avec une précision chirurgicale et des surfaces

dessinées avec le plus grand soin. À l'avant, comme pour tous les modèles de la firme bavaroise, la berline fait tout naturellement appel à une large double grille de calandre qui sert de source également pour des feux intégralement à LED, pour un regard qui réussit à transmettre modernité, agressivité et sportivité. Ce dernier aspect se manifeste également au niveau du long capot de la berline, avec des nervures extrêmement marquées. De profil, elle conserve sa silhouette légendaire, mais adopte des lignes d'épaules plus athlétiques que par le passé. Pour ce qui est des vitres latérales, le bord de fuite avec le fameux pan de Hofmeister a été intégré au montant arrière. À l'arrière,



sportivité et élégance sont les maîtres-mots, avec des lignes horizontales et des feux à LED à la signature unique.

Dans l'habitacle de cette 7e génération de la Série 3 Berline, le conducteur a été au centre de toute l'attention et tout a été mis en œuvre pour favoriser sa concentration au volant. Ainsi, le cockpit a droit notamment à un tout nouvel écran, qui joint à la fois écran de contrôle et combiné d'instruments. Ce dernier regroupe en son centre les afficheurs et les boutons de commande de l'air conditionné et de l'aération. La console centrale a opté pour une position surélevée, avec son panneau de commande,

qui accueille le bouton de démarrage et d'arrêt du moteur. Le levier de vitesses a été redessiné et grâce au Controller iDrive, permettra au conducteur de choisir le mode de conduite qui s'adapte le mieux à ses besoins. Habituant sa clientèle à un niveau de finition irréprochable, BMW n'a pas failli à sa réputation. Grâce à la combinaison d'habillages et couleurs choisis à l'intérieur de la nouvelle Série 3, l'habitacle paraît bien plus spacieux. BMW, qui a franchi une nouvelle étape vers la conduite automatisée, a doté sa Berline de plusieurs systèmes d'aide à la conduite. Ainsi, elle fait appel, entre autres, à une nouvelle version d'alerte anticollision et de protection des piétons et

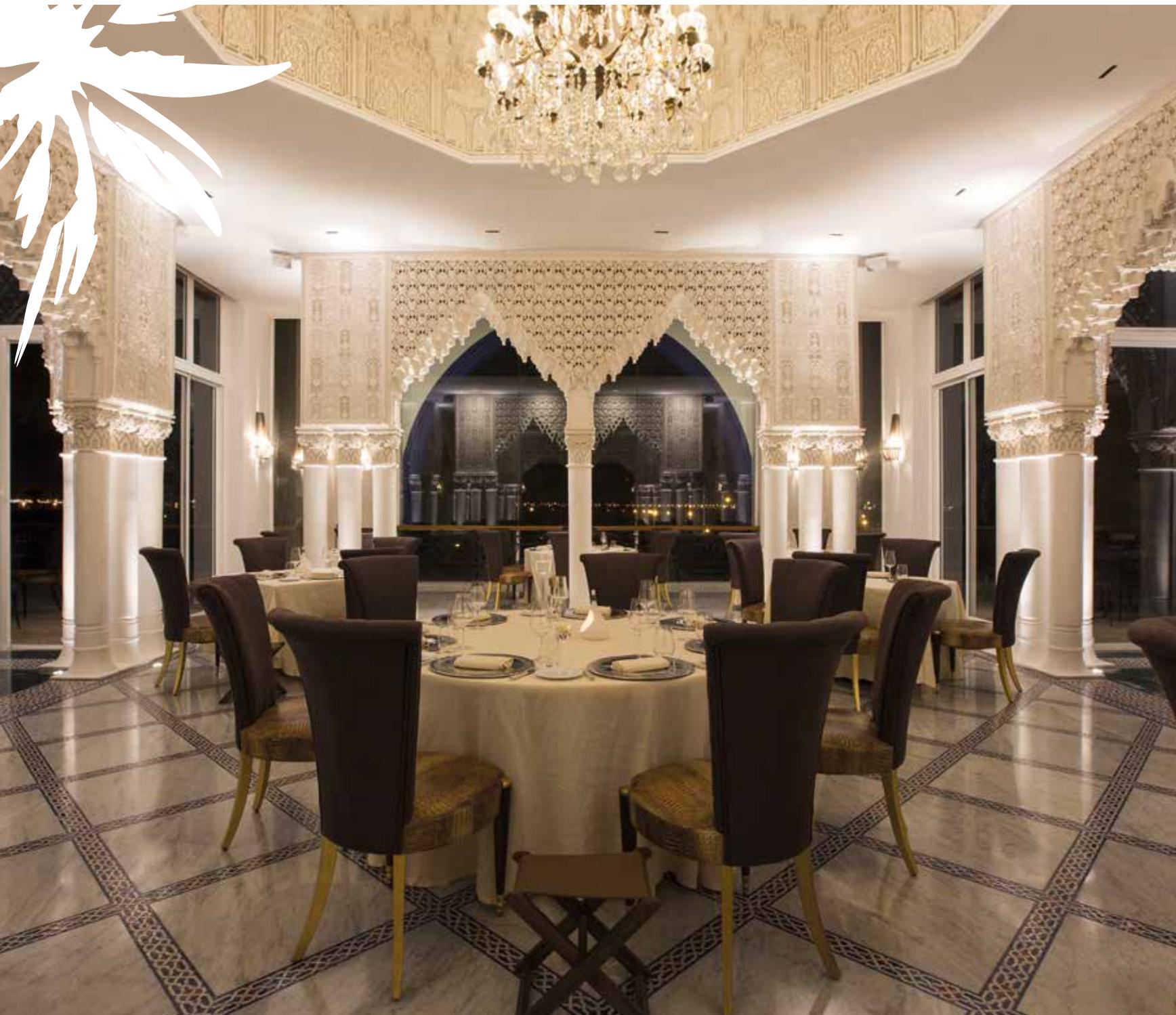
même de cyclistes désormais, avec freinage d'urgence, à un avertisseur de franchissement de ligne et à un assistant directionnel et de contrôle de la trajectoire. L'allemande peut aussi être équipée du système Drive Assistant Pro, qui comprend notamment un assistant directionnel et de contrôle de trajectoire, mais aussi un assistant de maintien de voie avec protection active contre les chocs latéraux ou encore un dispositif d'aide à l'évitement.

Mais si elle revendique sa sportivité à travers son design aussi bien extérieur qu'intérieur, elle le fait également à travers ses motorisations. Si la gamme offre le choix entre deux moteurs essence et deux diesel, la version la plus sportive pour le moment, en attendant l'arrivée

de la bestiale M3 bien sûr, est la 330i, qui affiche une puissance de 258 ch. Mais pour bien profiter de la conduite au volant de la Série 3, BMW a doté la berline d'un châssis innovant, offrant un compromis entre performances sportives et confort. Concrètement, au moment de son développement, les ingénieurs avaient pour mission d'améliorer la dynamique de conduite, de maintenir l'agilité de l'allemande, d'avoir une grande précision de direction mais aussi d'atteindre un haut niveau de performances de freinage.

Attendue au mois de mars, la nouvelle BMW Série 3 Berline réunit tous les ingrédients nécessaires pour continuer à écrire cette saga, qui a commencé il y a plus de 40 ans maintenant.





TRADITION & MODERNITÉ

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

FOLLOW US ON:  Es Saadi Marrakech Resort  @essaadimarrakech  @essaadiresort



ES SAADI
MARRAKECH RESORT

L'émotion est notre héritage

Motors

Auto-Exception

par Majda Karbane

Jeep[®]

RENEGADE





RESTYLAGE POUR LE BABY JEEP

L'année 2019 démarre en grande pompe pour la FCA, Fiat Chrysler Automobiles Maroc, qui a dévoilé à la presse la version restylée du Jeep Renegade.

Adoptant de légères retouches stylistiques, il intègre surtout un nouveau moteur essence et revendique un équipement technologique bien plus riche que par le passé. S'il se distingue par sa ligne très carrée, Renegade est rapidement devenu un best-seller, grâce à son format compact, mais surtout pour son ADN 100% Jeep. C'est donc à Marrakech que FCA, importateur exclusif de Jeep au Maroc, nous a donné rendez-vous, pour découvrir cette nouvelle mouture.

Moteur :	4 cylindres en ligne
Puissance :	120 ch
Couple :	320 Nm
Transmission :	Traction
Poids et mesures	
Poids à vide :	1404 kg
Dimensions :	4,26/1,81/1,67 (L/l/h)
Réservoir :	-- l
Volume coffre :	--- l
Pneumatiques :	---
Performances globales	
Vitesse max électrique :	178 km/h
0 à 100 :	10,2 s
Consommation :	-- l/100 km
Autonomie électrique :	--- km

Les ventes de SUV connaissent une croissance dans le monde entier et sur notre marché, bien évidemment. Parmi les marques qui ont bénéficié de cette tendance, on retrouve tout naturellement Jeep, qui a vu ses ventes augmenter l'année dernière de 39% et parmi ses modèles les plus prisés, le Renegade remporte

largement la palme. Évidemment, pour ne rien perdre de l'essence du plus petit de la famille, Jeep a décidé d'opérer de subtiles modifications, principalement au niveau de la face avant. En effet, la version 2019 du Renegade affiche un look plus moderne, grâce à cette dernière. La fameuse calandre Jeep à 7 fentes a été



redessinée pour ressembler davantage à celle du Wrangler. Mais ce n'est pas le seul changement opéré à l'avant, puisque le SUV compact a aussi eu droit à de nouveaux phares, des feux de jour à LED, ainsi que de nouveaux phares antibrouillard. Autant dire que son nouveau regard est loin de passer inaperçu.

Au-delà de l'aspect esthétique, les nouveaux feux ont été choisis pour leur visibilité augmentée de 50%, en comparaison avec les phares halogènes et de 20% avec les phares au xénon. De profil, l'américain a conservé sa ligne carrée, qui lui permet de se faire rapidement remarquer sur les routes. Jeep a profité de ce passage



par la case restylage pour doter le Renegade de nouvelles jantes, entre 16 et 18 pouces et qui offrent plusieurs possibilités de personnalisation. À l'arrière, les feux reprennent le motif X distinctif et semblent inchangés, mais ce n'est pas le cas, comme l'a confirmé Jeep, qui s'est inspiré du Wrangler pour cette signature lumineuse.

Dans l'habitacle du Renegade restylé, les équipes ont travaillé sur l'amélioration de la fonctionnalité, en optant notamment pour une nouvelle console centrale, avec un support de smartphone intégré, de nouveaux porte-gobelets ou encore des compartiments de stockage supplémentaires. Mais Jeep a surtout concentré ses efforts sur l'équipement technologique. Ainsi, le Renegade millésime 2019 peut avoir droit à l'interface multimédia UConnect, avec un écran tactile, qui offre la possibilité au conducteur, entre autres, de zoomer sur les informations qui l'intéressent le plus. Parmi les fonctions du système Uconnect, on retrouve la navigation, l'appel mains libres et annonces parlées, mais aussi des options de radio intégrées. Le volet des équipements de sécurité compte également quelques nouveautés. Si le Renegade était déjà équipé de l'ESC avec ERM (atténuation électronique du renversement), il offre désormais l'avertisseur de changement de file et

l'assistant de vitesse intelligent, avec reconnaissance des panneaux de signalisation de série. Jeep l'a, aussi équipé de la nouvelle version du système Park-Assist - Park Sense et en option, les clients peuvent opter pour le système de prévention des collisions avec freinage d'urgence ou encore la surveillance des angles morts et la détection des trajectoires transversales.

Pour ce qui est des motorisations, sur le marché marocain, le Jeep Renegade fait toujours appel à des blocs qui ont déjà fait leurs preuves. En effet, en diesel, il sera possible d'opter pour le 1.6 Multijet qui développe 120 ch, mais aussi le 2.0 Multijet qui est décliné en 140 et 170 ch et exclusivement couplé à une boîte automatique à 9 rapports au moment où le premier laisse le choix d'opter pour une boîte manuelle. Mais la nouveauté sous le capot de ce millésime 2019 arrivera dans quelques mois. Le Renegade sera proposé en version essence. Il sera animé par un nouveau trois-cylindres, qui revendique une puissance de 120 ch et un couple de 190 Nm.

Pour cette version restylée du Jeep Renegade, FCA offre le choix à sa clientèle entre différentes finitions, à savoir Sport, Longitude, Limited ou Trailhawk. Le SUV compact se négocie à partir de 234.000 DH.



Agadir Rallye CLASSIC Mille Oasis



31 MARS - 06 AVRIL 2019
www.rallyemilleoasis.org

Ahmed Elghadir : +212 6 61 37 36 76
Fatima Dikouk : +212 6 76 99 78 86
Tél / Fax : +212 5 28 23 77 50
rallyemilleoasis.org@gmail.com



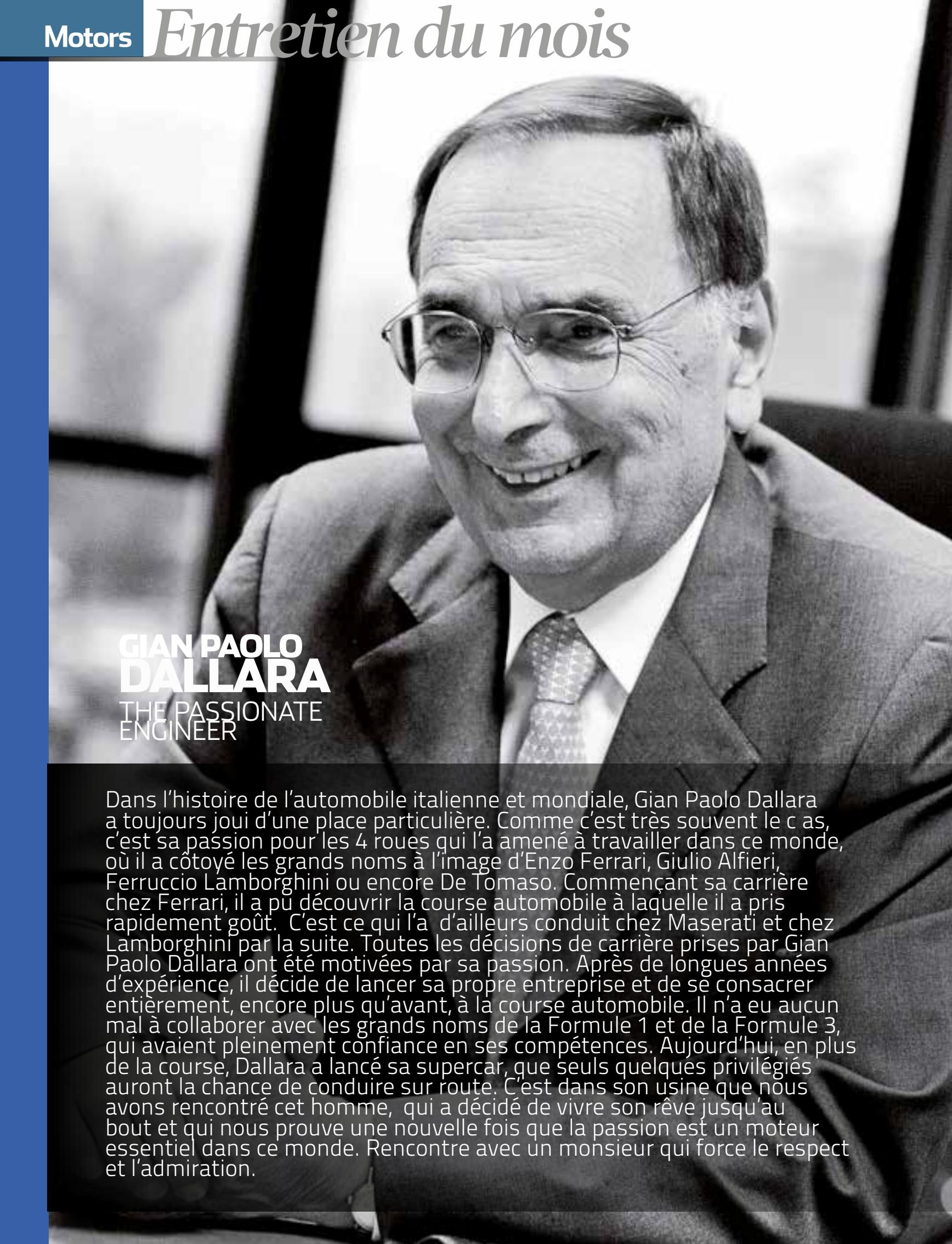
Par Ahmed Kseibati et Hamid Benmaarouf
Photo : Hicham Zemmar

GIAN PAOLO DALLARA

THE PASSIONATE
ENGINEER

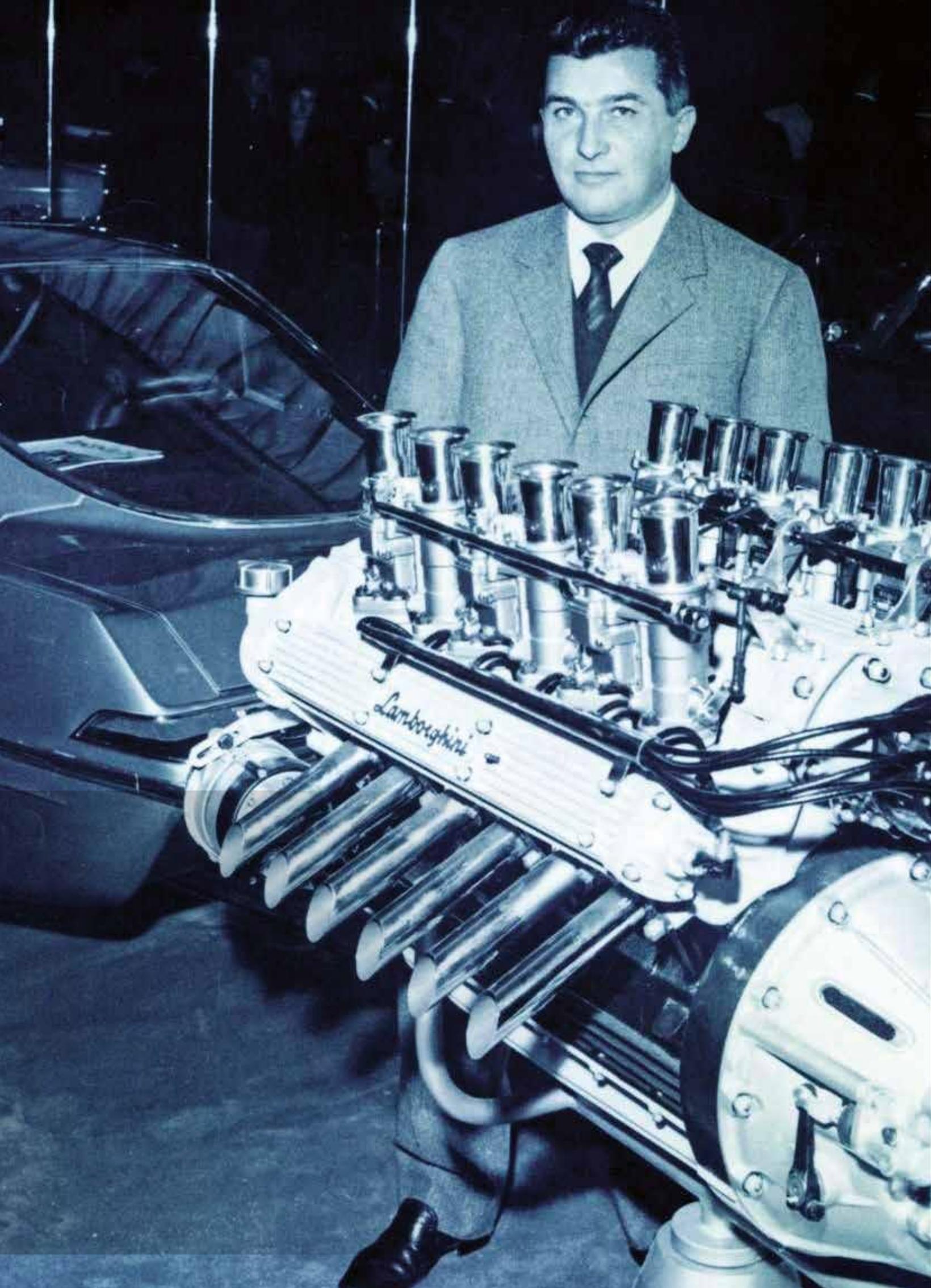






**GIAN PAOLO
DALLARA**
THE PASSIONATE
ENGINEER

Dans l'histoire de l'automobile italienne et mondiale, Gian Paolo Dallara a toujours joui d'une place particulière. Comme c'est très souvent le cas, c'est sa passion pour les 4 roues qui l'a amené à travailler dans ce monde, où il a côtoyé les grands noms à l'image d'Enzo Ferrari, Giulio Alfieri, Ferruccio Lamborghini ou encore De Tomaso. Commencant sa carrière chez Ferrari, il a pu découvrir la course automobile à laquelle il a pris rapidement goût. C'est ce qui l'a d'ailleurs conduit chez Maserati et chez Lamborghini par la suite. Toutes les décisions de carrière prises par Gian Paolo Dallara ont été motivées par sa passion. Après de longues années d'expérience, il décide de lancer sa propre entreprise et de se consacrer entièrement, encore plus qu'avant, à la course automobile. Il n'a eu aucun mal à collaborer avec les grands noms de la Formule 1 et de la Formule 3, qui avaient pleinement confiance en ses compétences. Aujourd'hui, en plus de la course, Dallara a lancé sa supercar, que seuls quelques privilégiés auront la chance de conduire sur route. C'est dans son usine que nous avons rencontré cet homme, qui a décidé de vivre son rêve jusqu'au bout et qui nous prouve une nouvelle fois que la passion est un moteur essentiel dans ce monde. Rencontre avec un monsieur qui force le respect et l'admiration.





**GIAN PAOLO
DALLARA**
THE PASSIONATE
ENGINEER

Comment votre passion pour les voitures est-elle apparue?

Elle a débuté quand mon père a décidé de m'emmener aux courses qui se déroulaient dans les régions avoisinantes et surtout à la fameuse 1000 Miglia Race, qui a toujours attiré les plus grands pilotes et qui regroupait les marques automobiles les plus prestigieuses.

Saviez-vous dès le départ que vous travailleriez dans le monde de l'automobile?

En fait, au début, j'avais passé un concours pour étudier le génie mécanique à Parme (l'université la plus proche de ma ville natale) et à l'époque, le diplôme de premier cycle durait deux ans. Pour le Master, je devais partir à la Politecnico de Milan. Cependant, pour accéder au Master en génie mécanique à Milan, il était obligatoire d'avoir suivi le module de dessin mécanique, qui n'était pas disponible à Parme. Par conséquent, j'ai décidé d'obtenir le diplôme de maîtrise en ingénierie aéronautique, pour lequel on ne me demandait pas ce module. En conséquence, je pensais plutôt que mon travail serait dans le domaine de l'aérospatiale et après mon diplôme, on m'a proposé un emploi dans une usine aérospatiale italienne. Au même moment et heureusement, d'ailleurs, un professeur m'a dit qu'à Ferrari, ils étaient à la recherche d'un jeune ingénieur aérospatial pour leur soufflerie, et je n'ai pas hésité à

accepter cette offre! Vous voyez, quand la passion est très forte, elle vous mène toujours vers le bon chemin.

Vous avez donc commencé votre carrière chez Ferrari. Comment cela s'est-il passé ?

Effectivement, j'ai fait mes débuts chez Ferrari. La marque faisait des tests là où j'étudiais et Enzo Ferrari avait demandé à un de mes professeurs s'il y avait un étudiant qu'il pourrait recruter. Le Professeur Bianchi avait proposé mon nom et j'étais tellement heureux que j'aurais été capable d'aller à pied jusqu'à Maranello. J'ai donc commencé en tant qu'assistant de l'ingénieur Carlo Chiti. Je n'étais pas impliqué dans le département de course, mais cette année-là, j'avais pu assister au Grand Prix de Monte-Carlo. Vous savez, j'ai payé mes frais de déplacement, mais je ne pouvais rater cet événement pour rien au monde.

Après Ferrari, vous avez travaillé pour son rival de l'époque Maserati

Je dois vous dire, qu'aujourd'hui encore, j'ai honte de la manière avec laquelle j'ai quitté Ferrari. J'avais dit au Commendatore, comme tout le monde l'appelait, que j'allais travailler pour l'entreprise familiale. Quand il a découvert que j'étais parti chez Maserati, il a fait le déplacement jusqu'à Varano, pour dire à mon père que le mieux pour moi était de revenir travailler à Maranello. D'ailleurs pendant très longtemps j'étais



GIAN PAOLO DALLARA

THE PASSIONATE ENGINEER

embarrassé à chaque fois que je le croisais, jusqu'à ce que ce soit lui qui brise la glace lors des tests des monoplaces de la marque à Varano.

En fait, c'est ma passion pour la course qui avait repris le dessus. En 1961, Maserati m'avait proposé de me dédier complètement à ce monde fascinant et c'est Giulio Alfieri qui m'avait pris sous son aile. Peu après mon recrutement, je me suis retrouvé dans un avion à destination de la Floride, où je devais représenter la marque lors des 12 Heures de Sebring. Cette année-là il y avait deux voitures engagées par Maserati, la fameuse Birdcage et la Cooper-Maserati.

Quels souvenirs gardez-vous de vos débuts?

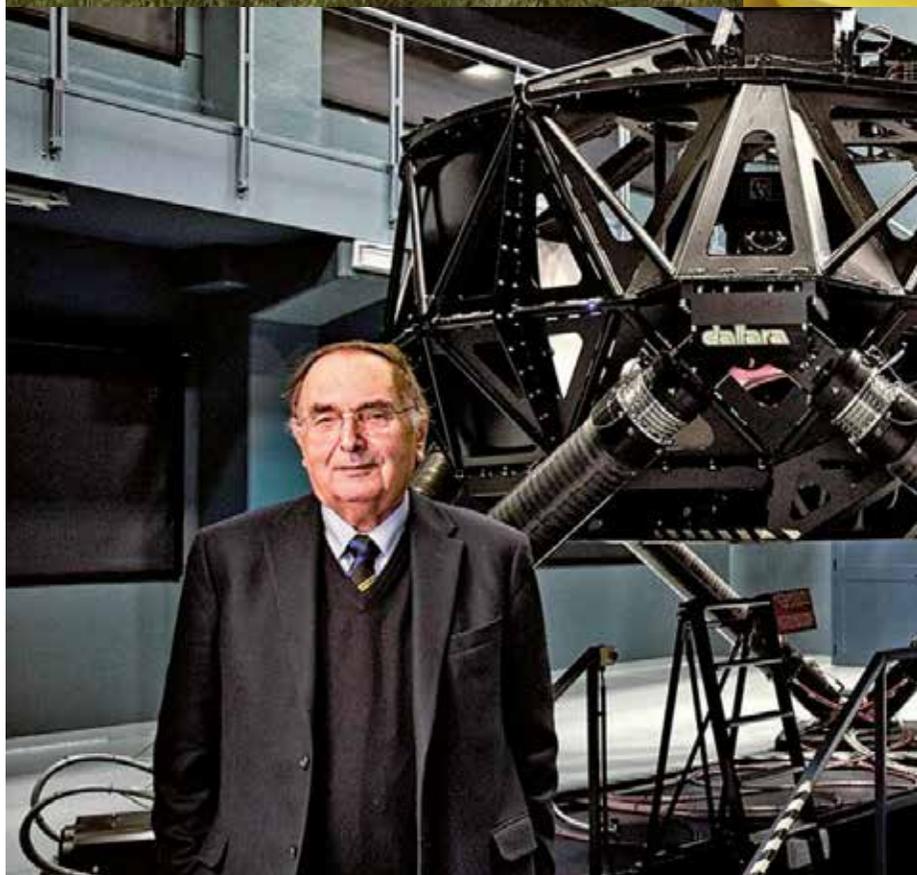
Eh bien, quand j'ai commencé, j'étais le dernier ingénieur à rejoindre l'équipe et j'étais en charge de l'analyse structurelle au bureau technique, où j'ai eu la chance d'apprendre énormément.

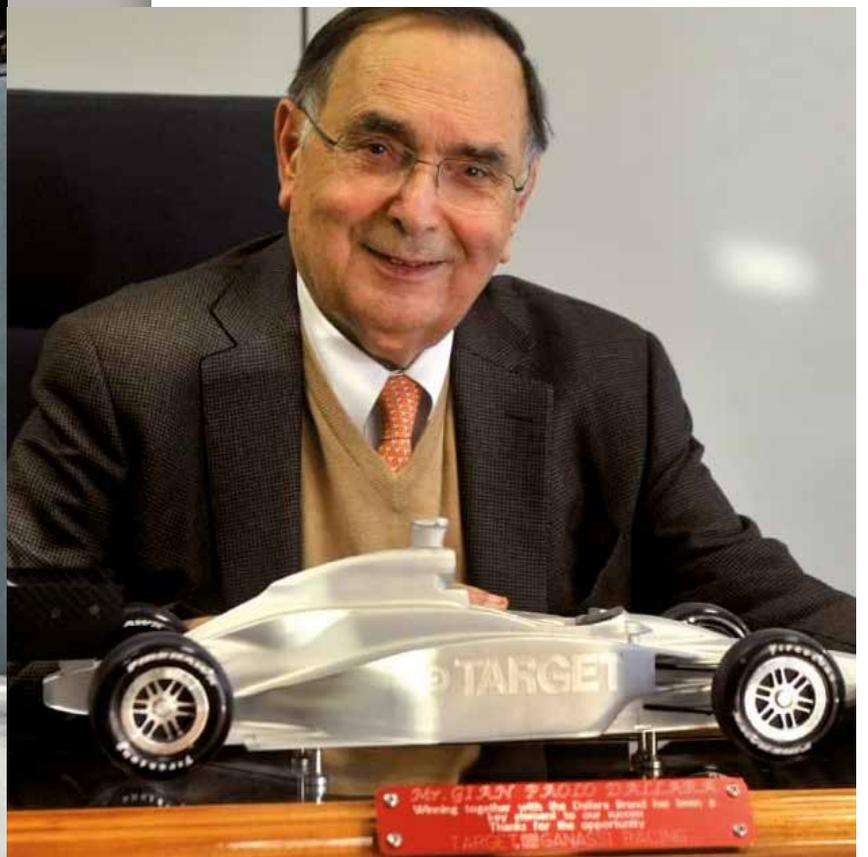
Vous avez également travaillé pour Lamborghini. Que pouvez-vous nous dire de cette expérience?

Quand Maserati a abandonné la course automobile, Giotto Bizzarrini, que j'avais connu chez Ferrari, m'avait contacté. Lamborghini voulait s'engager en compétition et voulait d'entrée s'attaquer aux 24 Heures du Mans. J'ai donc commencé à travailler sur la 350 GT. Mais le projet a été abandonné par la suite. Si je repense à mon expérience chez Lamborghini, étant donné mon jeune âge - j'avais seulement 27 ans et avec seulement 4 ans d'expérience, ce que l'on m'a demandé de faire était bien au-delà de mes compétences. Je suis conscient d'avoir commis quelques erreurs, mais avec beaucoup de chance, j'ai pu apprendre et travailler sur des projets importants, parmi lesquels le Miura est celui dont je suis, clairement, le plus fier. Au départ, nous allions travailler avec Touring, mais c'est Bertone qui a été retenu à la fin. Ce dernier était en compétition avec Pininfarina et Ferrari et cela tombait bien, parce que Ferruccio Lamborghini voulait s'attaquer directement à la firme de Maranello. C'est donc ainsi qu'est né l'un des modèles les plus mythiques du monde de l'automobile.

En 1969, vous avez travaillé avec Frank Williams en Formule 1. Qu'avez-vous retenu de cette expérience?

Pendant mon bref passage chez Maserati, j'ai travaillé sur des voitures de course, mais ce n'est pas moi qui dirigeais les projets. Frank Williams était fondateur et directeur de l'équipe De Tomaso F1 et j'avais eu la chance de travailler sur le projet, donc j'étais en étroite collaboration avec lui. Ma relation avec M. Williams se caractérise toujours par mon estime et mon amitié profonde pour cet homme exceptionnel. Pour les





GIAN PAOLO DALLARA

THE PASSIONATE ENGINEER

monoplaces de F1, nous nous inspirions de Brabham, qui était le meilleur à ce moment-là.

Qu'est-ce qui vous a incité à fonder Dallara Automobili en 1972?

Maserati a été contrainte d'abandonner les courses, en raison de problèmes financiers. Il semblait que Lamborghini allait entrer dans le domaine des voitures de course, mais ils ont ensuite décidé de se concentrer sur les voitures de route. De Tomaso a été acquise par Ford et a fini par abandonner le sport automobile aussi. À ce moment-là, j'ai réalisé que la seule façon pour moi de continuer à travailler sur des voitures de course était de fonder ma propre entreprise.

Vous avez fabriqué des voitures pour la Formule 1 et la Formule 3. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

Dans les deux catégories, l'objectif principal est de gagner. Cependant, en F3, les coûts sont regardés de plus près, parce que les voitures sont vendues aux clients qui doivent choisir parmi plusieurs modèles, et ils regardent à la fois la performance et les coûts. En F1, vous avez un budget et vous devez faire de votre mieux pour le respecter.

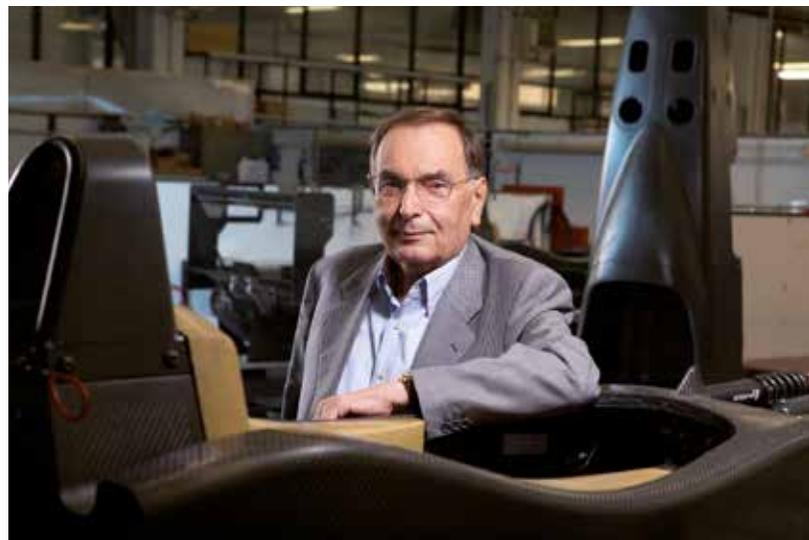
Quelle a été votre expérience en Indy Racing, entre 1998 et 2003?

Un jour, Andy Evans, un client qui courait au volant de la Ferrari 333 SP, voulait entrer en compétition avec une de nos voitures. C'était la première fois qu'on fabriquait une voiture pour l'Indy Racing. Après, c'est Tony George qui est entré en jeu. Il était prêt à nous acheter 15 voitures d'entrée. Au début, c'était extrêmement difficile, car il y avait un concurrent très fort qui pouvait compter sur des techniciens expérimentés et pendant 5 ans, nous sommes restés presque au même niveau: parfois nous avons gagné et à d'autres occasions ce sont nos concurrents qui l'ont fait. Nous avons ensuite réussi à nous améliorer et à convaincre l'équipe, car G-Force se concentrait sur un produit spécifique, alors que nous pouvions nous permettre de dépenser davantage pour améliorer plusieurs activités et projets. En 1998, nous avons remporté l'Indy 500 avec Eddie Cheever et le Championnat avec Kenny Brack. Depuis, nous avons remporté l'Indy 500 une dizaine de fois et le Championnat à 11 reprises.

Et qu'en est-il de votre collaboration avec différentes marques dans le monde de la compétition automobile?

En travaillant avec de grandes marques, nous avons pu nous impliquer autrement dans un projet lourd et dans lequel nous ne pouvions pas nous embarquer seuls. Nos clients étaient contents de notre travail





et ils nous ont donné l'opportunité d'améliorer nos compétences et nos performances.

Qu'en est-il de votre récente Supercar?

Nous avons pu employer notre expérience dans le domaine des voitures de course pour les appliquer à une voiture de rue, qui a été spécialement conçue pour ceux qui aiment réellement se faire plaisir en conduisant. Ceux qui l'ont essayée étaient extrêmement heureux et nous sommes heureux également, que ce rêve soit devenu réalité.

Êtes-vous collectionneur de voitures?

Pas vraiment. Je ne me considère pas un collectionneur, mais j'ai toujours en ma possession une Miura et une Lancia Beta Montecarlo

Quelle voiture conduisez-vous dans votre vie quotidienne?

Au quotidien je voulais une voiture à la fois belle et pratique. J'ai donc opté pour l'Alfa Romeo Stelvio.

The Dallara logo is rendered in a bold, white, lowercase sans-serif font with a blue outline, set against a dark background.

Dallara est un constructeur italien qui est connu et reconnu dans le monde de la course automobile. Gian Paolo Dallara, après avoir travaillé pour Maserati, Ferrari ou encore Lamborghini où il a collaboré aux côtés de Ferruccio sur la fameuse Miura, a décidé de revenir à Parme pour créer sa propre entreprise. C'est donc en 1972, que Dallara Automobili a vu le jour. Dès le départ, l'entreprise italienne a mis en avant 4 aspects, à savoir une conception basée sur des matériaux composites en fibre de carbone, une mise en avant de l'aérodynamique, la dynamique du véhicule et bien évidemment, la production de prototypes. Très rapidement, les équipes de Dallara ont réussi à atteindre une capacité de production de 200 voitures de compétition par an.

AUTOMOBILI
«THE PURSUIT
OF EXCELLENCE»







C'est au début des années 1980 que Dallara a présenté son tout premier prototype. Il s'agissait de la Lancia LC1, une barquette de course qui avait participé au Championnat du monde des voitures de sport et aux 24 Heures du Mans. Sa version fermée a vu le jour en 1983.

Grâce au travail acharné de ses équipes, Dallara Automobili a pu produire des monoplaces pour la Formule 3, l'Indy Car, l'Indy Lights, le GP2, le GP3 ou encore la Super Formula. Mais la consécration pour tout constructeur de voitures de compétition, c'est bien évidemment de travailler pour la discipline reine. Dans le cas de Dallara c'est arrivé en 1988, quand l'Italien a construit son tout premier châssis de Formule 1 pour l'écurie italienne BMS-Scuderia Italia. En 1998, c'est Honda qui a décidé de faire appel à Dallara pour son retour en F1. Malheureusement, le projet n'a pas abouti, suite au décès du directeur technique du constructeur nippon, qui était à la tête du projet.

Il a fallu attendre 2004 pour que le nom de Dallara soit de nouveau associé à la Formule 1. Alors qu'il était prévu que l'Italien travaille sur la conception des châssis pour l'écurie russe Midland, il est finalement intervenu en tant que consultant technique. C'est finalement en 2009 que Hispania Racing F1 Team a décidé de confier la conception de sa monoplace à Dallara, en vue de la saison 2010. Collaborant avec plusieurs écuries, le constructeur italien est aussi le fournisseur du châssis et de plusieurs pièces des monoplaces de Haas F1 Team.

Mais il faut dire que dans les autres disciplines également, l'expertise de Dallara a fait ses preuves, à l'image de l'Indy Car Series. En effet, construisant pendant de longues années des châssis pour quelques équipes, le constructeur italien a fini par avoir le monopole dans ce spectaculaire championnat américain. Pour confirmer ce statut, Dallara a présenté en 2012 la Dallara DW12, qui est une monoplace plus sûre et qui, en hommage au pilote qui l'a développée, Dan Wheldon, mort lors d'une course en 2011, reprend ses initiales.

En ce qui concerne les prototypes, c'est au début des années 1980 que Dallara a présenté son tout premier. Il s'agissait de la Lancia LC1, une barquette de course qui avait participé au Championnat du monde des voitures de sport et aux 24 Heures du Mans. Sa version fermée a vu le jour en 1983. Alors qu'il s'était concentré sur les autres disciplines, Dallara a renoué avec les prototypes en 1993, en donnant naissance à la Ferrari 333 SP, qui a été commandée pour pouvoir répondre au nouveau règlement de l'International Motor Sports Association. Le succès qu'a connu ce prototype en remportant des courses en Europe et aux tats-Unis a fait que Ferrari confie à l'Italien le développement de la version course de la Ferrari F50.

Mais ce n'est pas tout, puisque Dallara a également construit des châssis pour Toyota et sa GT-One, Audi et sa R8 ou encore Chrysler, dont la fameuse LMP est devenue la voiture client du constructeur italien et qui a été baptisée Dallara SP1.

En 2015, Dallara a décidé de construire en collaboration avec Doran pour l'équipe SunTrust Racing, le premier prototype portant son nom. Une fois encore, sa longue expérience a permis à Dallara de devenir la même année un des quatre constructeurs retenus dans le



puisque Dallara a également construit des châssis pour Toyota et sa GT-One, Audi et sa R8 ou encore Chrysler, dont la fameuse LMP est devenue la voiture client du constructeur italien et qui a été baptisée Dallara SP1.



cadre du nouveau règlement de la classe LMP2 et Dpi, qui allaient voir le jour en 2017. Il ne faut pas oublier non plus l'accord signé en 2016 entre Dallara et BR Engineering, pour le développement d'une LMP1, pour un engagement au Championnat du monde d'endurance FIA 2018-2019.

Travaillant depuis plus de 40 ans sur des voitures de compétition, Dallara a fini par développer sa propre voiture, destinée à évoluer sur route. La DallaraStradale a été présentée en 2016 et le premier exemplaire a été livré exactement une année plus tard.



DUCATI

PANIGALE V4 R

TOUTE L'ESSENCE DE DUCATI



S'il y a bien un aspect que l'on retrouve dans toutes les motos Ducati, c'est bien évidemment la sportivité. Il est vrai que certains modèles l'expriment plus que d'autres, mais il est évident qu'il fait partie de l'ADN de la marque. Parmi les nouveaux modèles qui incarnent parfaitement la sportivité, on retrouve la Panigale V4 R, qui revendique style, sophistication et performance. Cette nouveauté de Ducati, qui ressemble à un prototype destiné exclusivement à la course, est tournée vers l'avenir et se donne pour mission l'accompagnement du pilote vers une dimension de conduite avancée.



Représentant l'expression maximale de l'ADN de course de Ducati, la Panigale V4 R a été conçue de façon à faire vivre au pilote une expérience inédite à travers l'accélération, la capacité de freinage, le meilleur temps au tour, mais surtout la sécurité. Bien évidemment, cette deux-roues italienne n'est pas destinée aux novices, puisqu'il s'agit tout simplement d'une moto de course qui a été homologuée pour la route.

Pensée et conçue pour être performante, cette Ducati fait appel à un cadre avant développé en collaboration avec les ingénieurs de Ducati Corse et qui a été optimisé pour une utilisation sur piste, en compétition. Cela implique l'adoption d'amortisseurs de direction et de suspensions Öhlins entièrement mécaniques, mais aussi la nouvelle fourche avant pressurisée, ainsi que le bras oscillant avec axe réglable en quatre directions. Dans le monde de la course, l'aérodynamique est un point important et a donc été soigné par les équipes de Ducati sur cette Panigale V4 R. En effet, elle a droit à une bulle protectrice, à un carénage de phare, à des carénages latéraux, afin de réduire la résistance, sans oublier les extracteurs d'air, qui ont pour mission de réduire la température du moteur et les ailettes aérodynamiques en fibre de carbone, pour augmenter la stabilité, quelles que soient les phases du pilotage.

Pour la partie électronique, la nouvelle Panigale V4 R s'équipe d'un boîtier de nouvelle génération, basé sur la plate-forme inertielle 6D Inertial Measurement Unit et qui s'occupe de la gestion de toutes les phases de conduite. Mais si elle est performante et peut l'être à des vitesses vertigineuses, elle est la première de la gamme Ducati à s'équiper du Pit Limiter pour limiter la vitesse, principalement dans la voie des stands.

Pour atteindre ces performances, la Panigale V4 R est animée par un bloc 4 cylindres en V à 90° très réactif, baptisé Desmosedici Stradale R. Avec une cylindrée de 998 cm³, il revendique une puissance de 221 ch et un couple de 112 Nm. La puissance peut même atteindre 234 ch, en optant pour l'échappement Ducati Performance d'Akrapovi. Avec ce racing kit, le poids est d'à peine 165,5 kg. La Ducati Panigale V4 R promet à ses pilotes des sensations inédites, surtout que la vitesse maximale annoncée serait de 300 km/h.

Mettre son expertise de la course au service du grand public, Ducati est passé maître en la matière et cette nouvelle Panigale V4 R ne fait que le confirmer.

**BREITLING**

1884

Navitimer 1 B01 Chronographe 43 Pan Am Edition

L'histoire de Breitling a toujours été intimement liée au monde de l'aviation. Pour célébrer justement l'âge d'or de l'aviation civile, la marque horlogère, dont le logo a perdu ses ailes, a décidé de lancer la collection capsule Navitimer 1 Airline Editions. Cette collection, qui a été inaugurée par un modèle rendant hommage à Swissair, vient d'accueillir aujourd'hui un deuxième garde-temps, qui fait honneur quant à lui à Pan Am, la compagnie américaine.

Si les chronographes de Breitling sont hautement appréciés par les inconditionnels du monde de l'aviation, cette collection Navitimer 1 Airline Editions franchit un nouveau pas. En effet, tout comme l'a confirmé Gerges Kern, le PDG de la marque, cette collection capsule dont la production est limitée aussi bien en termes de durée que de volume vient raconter des histoires spécifiques, enracinées dans l'histoire de sa collection principale. Mais pas uniquement, puisque Breitling vise des amateurs d'histoire de l'aviation et de montres, qui sont capables de ressentir certaines sensations à la simple évocation de l'expérience vécue à bord des vols long-courrier. Ces derniers jouissaient d'un service haut de gamme, à tous les niveaux.

Il faut dire que dans les années 50 et 60, la navigation aérienne a connu un véritable essor et l'aviation civile s'est quelque peu démocratisée. Breitling était présent lors de cette transition et ses chronographes étaient rapidement devenus un équipement classique à bord des avions à hélices dans un premier temps et des jets par la suite.

Les montres de la collection Navitimer 1 Airline Editions

font toutes appel au calibre Breitling 01, qui est l'un des meilleurs au monde, selon les experts. Ce calibre, d'une précision remarquable, assure surtout une réserve de marche d'environ 70 heures. Mais ce n'est pas le seul point commun entre les modèles, puisqu'ils sont tous équipés d'une lunette tournante bidirectionnelle intégrée à l'incontournable règle tournante circulaire de Breitling, qui permet aux pilotes de faire tous les calculs relatifs à la navigation aérienne. Si la collection se veut classique par son look, elle adopte notamment des aiguilles droites spécifiques, pour une touche plus contemporaine.

En ce qui concerne la Navitimer 1 B01 Chronographe 43 Pan Am Edition, elle se distingue tout d'abord par son logo imprimé sur fond transparent en verre saphir. Il faut dire que l'image de la Pan Am a tellement marqué





les esprits, que même après l'arrêt de ses activités, elle y est restée. Cette édition limitée est équipée d'un boîtier en acier inoxydable avec un cadran bleu, des sous-cadrans en argent et pour ce qui est du bracelet, il est possible de choisir entre un cuir brun d'inspiration

vintage, un bracelet Breitling Air Racer ou un bracelet en maille métallique inoxydable. La Pan Am Edition est le second modèle de la collection capsule de Breitling, rejoignant ainsi Swissair.

FONSECA

Cosacos

La marque Fonseca reprend le nom de son fondateur Francisco Fonseca. C'est en 1891 qu'il a décidé d'installer une petite manufacture à la Havane et plus précisément dans la rue Dragones. Cette marque, qui a été chantée par le poète Federico Garcia Lorca : « J'irai à Santiago avec la tête blonde d'un Fonseca » s'était distinguée grâce à l'habillage de ses cigares.

Tout naturellement, toutes les feuilles de tabac sont cultivées à La Vuelta Abajo, et l'assemblage se fait entièrement à la main.



En effet, Francisco Fonseca avait décidé d'enrouler ses cigares dans une fine feuille de papier japonais, pour les loger par la suite dans des tubes individuels. Mais ce n'est pas tout, puisque le fondateur de la marque a aussi eu l'idée de créer une salle de dégustation au sein même de sa manufacture, pour que les clients puissent tester des mélanges qu'ils auront eux-mêmes choisis.

Dans la gamme de Fonseca, les Cosacos sont certainement les plus prisés. En effet, ces cigares ont la spécificité de s'améliorer avec le temps. Tout

naturellement, toutes les feuilles de tabac entrant dans la composition de ces puros à tripe longue sont cultivées à La Vuelta Abajo, dans la province cubaine de Pinardel Río et l'assemblage se fait entièrement à la main. Une fois que le Cosaco est allumé, il est recommandé de procéder par petits tirages réguliers pour éviter une surchauffe, qui pourrait ruiner les différents arômes et saveurs. Au moment de la dégustation, les notes de cuir et de cacao sont les premières à se manifester, avant de laisser place à des notes de café.

Evasion de rêve

par Lina Mouafak

CIRCUIT DE MISANO MARCO- SIMONCELLI

L'Italie fait partie des pays regroupant le plus de circuits sur ses terres. Mais si certains sont connus de tous les publics, d'autres sont surtout présents dans l'esprit des connaisseurs, en moto dans ce cas, à l'image du Misano World Circuit Marco Simoncelli, qui était plus connu avant 2006 en tant que Circuito Internazionale Santa Monica.

Misano
World Circuit

Misano

We
Misano



lcome to
no Circuit

Évasion de rêve

Ce circuit italien est basé non loin de la ville de Misano Adriatico, dans la province de Rimini. Conçu en 1969 avec une longueur de 3,488 km, il a toujours été géré par des sociétés privées. C'est après trois ans qu'il a commencé à accueillir ses premières compétitions sportives. Le début des années 90 a vu le lancement d'un projet de rénovation, qui garantissait, au fil des phases, la disponibilité d'une installation de plus en plus performante.

Le premier projet d'agrandissement date de 1993 et consistait à en rallonger la piste, pour atteindre 4,06 km. Ce changement permettait d'utiliser deux configurations de tracé, une longue et une courte; un bâtiment a également été construit avec de nouveaux garages, locaux techniques, salles de réception et une grande salle de presse, d'environ 600 m. En 1996 et 1997, une deuxième phase de travaux a été réalisée pour compléter le bâtiment et les fosses. En 1998, la superficie des enclos a été étendue à 40.000 mètres carrés. La construction du premier ensemble de stands, d'une capacité de 5.000 places, s'est achevée en 2001.

En 2005, le circuit a lancé un projet radical de rénovation et de modernisation. Une nouvelle entrée principale a été inaugurée, suivie en 2006 par le nouveau centre médical, d'une superficie de 300 m, qui représente idéalement l'attention historique et scrupuleuse du circuit aux questions de sécurité.

Fin 2006, le circuit a été fermé, pour permettre la construction d'une nouvelle piste encore plus sûre et plus belle, capable d'accueillir les plus grands événements mondiaux du sport automobile.

En un temps record, cinq mois exactement, un travail

radical a été effectué, non seulement sur la piste, qui a été allongée à 4,18km, avec un inversement du sens de la marche (désormais dans le sens des aiguilles d'une montre), mais également sur des éléments de structure. Le circuit compte maintenant quatre entrées, la capacité en sièges des stands est passée à plus de 23.000 et la salle de presse a été rénovée et agrandie pour accueillir 320 postes de travail. Au terme de cet impressionnant processus de modernisation, le circuit a également changé de nom et est devenu le « Misano World Circuit ».

Ces modifications lui ont permis d'accueillir en 2007, le Grand Prix moto de Saint-Marin. Après la mort, en 2010, du pilote Shoya Tomizawa, âgé à peine de 19 ans, d'autres modifications ont été votées.

Début 2011, deux autres projets d'innovation ont été achevés, pour enrichir davantage le Misano World Circuit. Le centre médical, qui a toujours fait la fierté de la structure, a été transformé en centre de santé ouvert à tous et pas uniquement aux sportifs présents sur le circuit. En outre, l'entreprise propriétaire du circuit a investi dans l'énergie propre et a construit un système photovoltaïque ultramoderne de 440 kWc qui, grâce au soleil, produit plus de 450 kW d'énergie électrique. La même année, le conseil d'administration du complexe sportif de Misano a décidé de changer de nom pour rendre hommage à Marco Simoncelli, pilote italien qui a trouvé la mort le 23 octobre 2011 lors du Grand Prix de Malaisie.

Le Misano World Circuit est le seul circuit en Italie et l'un des rares au monde à accueillir les deux plus prestigieux championnats du monde de moto.





par Antoine Delmas

François BRUERE

(1961 (Le Mans - France)

Peintre, sculpteur.

Né au Mans le 18 juin 1961. Ancien élève des beaux arts d'Angers et diplômé de l'école nationale supérieure des arts appliqués et métiers d'art de Paris.

Membre de la maison des artistes.

Peintre officiel (licence A.C.O.) des 24 HEURES du MANS, il réalise des commandes institutionnelles pour le ministère des transports ou des timbres pour la Poste. Sa passion l'a conduit à réaliser pour des constructeurs et de grands collectionneurs d'art et d'automobiles des œuvres originales uniques.

En 1985 François BRUERE crée sa propre société d'éditions d'Art: ORPHEOGRAFF qui édite et diffuse ses oeuvres de la carte postale à la litho (plus de 150 références).

francoisbruere@orange.fr
WWW.ORPheOGRAFF.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 JTD M Progression	85 ch	200 Nm	5	222.500
1.6 JTD M Distinctive	120 ch	320 Nm	6	252.500

Giulietta

1.6 JTD M Progression	105 ch	320 Nm	6	267.500
2.1 JTD M 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	250 ch	550 Nm	12	1.070.000
3.0 TDI A8L Prestige BVA	250 ch	550 Nm	12	1.150.000

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

GUIDE D'ACHAT



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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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

Série 6 Gran Coupé

640d Confort	313 ch	630 Nm	12	1.079.000
640d Exclusive	313 ch	630 Nm	12	1.186.000

Série 7

730d Confort	265 ch	620 Nm	12	953.000
730d Exclusive	265 ch	620 Nm	12	1.118.000
730d Pack Sport M	265 ch	620 Nm	12	1.158.000
730 Ld Confort	265 ch	620 Nm	12	1.046.000
730 Ld Exclusive	265 ch	620 Nm	12	1.249.000
730 Ld Pack Sport M	265 ch	620 Nm	12	1.306.000
740 i Confort	326 ch	450 Nm	17	1.056.000
740 i Exclusive	326 ch	450 Nm	17	1.222.000
740 i Pack Sport M	326 ch	450 Nm	17	1.261.000
740 Li Confort	326 ch	450 Nm	17	1.096.000
740 Li Exclusive	326 ch	450 Nm	17	1.292.000
740 Li Pack Sport M	326 ch	450 Nm	17	1.348.000

X1

16d sDrive Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage 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 Avantage 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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 Avantage	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 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 Tendance	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	164.900
1.6 HDi Tendance	92 ch	230 Nm	6	154.900
1.6 HDi Busines 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
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

GUIDE D'ACHAT

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE



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
1.6 M-jet II BVA Cross	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 6LX	136 ch	324 Nm	6	254.900
2.5 DC 4x4 6LS	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 A/C Es.	82 ch	114 Nm	7	142.000
1.5 TDCi Ambiente A/C	75 ch	185 Nm	6	161.000
1.5 TDCi Trend	75 ch	185 Nm	6	171.000
1.5 TDCi Titanium	75 ch	185 Nm	6	186.000

Focus 5P

1.5 TDCi Trend	120 ch	270 Nm	6	199.000
1.5 TDCi Trend plus	120 ch	270 Nm	6	219.000
1.5 TDCi Sport	120 ch	270 Nm	6	235.000

Focus 4P

1.5 TDCi Trend	120 ch	270 Nm	6	204.000
1.5 TDCi Trend plus	120 ch	270 Nm	6	223.000
1.5 TDCi Sport	120 ch	270 Nm	6	239.000
1.6 TDCi Titanium	120 ch	270 Nm	6	265.000

Fusion

2.0 TDCi Trend	150 ch	340 Nm	8	279.000
2.0 TDCi BVA Trend	150 ch	340 Nm	8	299.000
2.0 TDCi BVATitanium	150 ch	340 Nm	8	329.000

1.6 TDCi BVA Titanium	150 ch	340 Nm	8	359.000
2.0 TDCi BVA Titanium X	180 ch	400 Nm	8	399.000

Kuga

2.0 TDCi 4x2	150 ch	370 Nm	8	280.000
2.0 TDCi Trent Plus 4x2	150 ch	370 Nm	8	305.000
2.0 TDCi Titanium 4x2	150 ch	370 Nm	8	339.000
2.0 TDCi BVATitanium 4x4	180 ch	400 Nm	8	415.000

Mustang

2.3 EcoBoost Fastback	314 ch	434 Nm	13	530.000
2.3 EcoBoost Convertible	314 ch	434 Nm	13	580.000

C-Max Compact 5P

1.6 TDCi Trend	115 ch	270 Nm	6	225.000
1.6 TDCi Titanium	115 ch	270 Nm	6	239.000
1.6 TDCi Titanium Plus	115 ch	270 Nm	6	260.000

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

4.4 Double Cabine Limited BVA	150 ch	375 Nm	9	395.000
-------------------------------	--------	--------	---	---------



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage : 100.000

Jazz

1.4 i-VTEC MT 6 Trend	102 ch	123 Nm	8	159.000
1.4 i-VTEC CVT Trend	102 ch	123 Nm	8	179.000

Accord

2.4 i-VTEC CVT Exécutive	185 ch	245 Nm	13	379.000
--------------------------	--------	--------	----	---------

Civic Berline

2.0 i-VTEC CVT ESS.	158 ch	187 Nm	11	259.000
2.0 i-VTEC CVT ESS.	158 ch	187 Nm	11	289.000
1.6 i-DTEC	120 ch	300 Nm	6	259.000
1.6 i-DTEC	120 ch	300 Nm	6	274.000

CR-V

1.6 i-DTEC Confort Plus	120 ch	300 Nm	6	319.000
1.6 i-DTEC E. P BVM6	120 ch	300 Nm	6	344.000
1.6 i-DTEC E. Plus 4x4 BVA	120 ch	300 Nm	6	399.000
1.6 i-DTEC Lifestyle	120 ch	300 Nm	6	429.000



Garantie : Durée 3 ans / Kilometrage Illimité

i10

1.0 Lounge	66 ch	95 Nm	6	123.000
1.0 Lounge BVA	66 ch	95 Nm	6	134.500
1.0 Lounge Plus	66 ch	95 Nm	6	132.000
1.25 Lounge + BVA	87 ch	120 Nm	7	152.000

New i20

1.25 Attractive	84 ch	121 Nm	7	143.000
1.4 Attractive BVA	100 ch	100 Nm	8	159.000
1.25 Inventive	84 ch	121 Nm	7	154.000

Nouvelle i30

1.6 CRDi Attractive	136 ch	280 Nm	6	205.000
1.6 CRDi Inventive	136 ch	280 Nm	6	221.000
1.6 CRDi Inventive BVA	136 ch	300 Nm	6	265.000
1.6 CRDi Seducive	136 ch	280 Nm	6	239.000
1.6 CRDi Seducive BVA	136 ch	300 Nm	6	283.000

Accent

1.6 CRDi Pack	136 ch	260 Nm	6	161.000
1.6 CRDi Confort	136 ch	260 Nm	6	188.000

1.6 CRDi Pack+	136 ch	260 Nm	6	172.000
1.6 CRDi Confort BVA	136 ch	300 Nm	6	199.000
1.6 CRDi Maestro	136 ch	260 Nm	6	194.000

Ioniq

1.6 GDI Hybrid Aera 6DCT	141	265 Nm	9	265.000
1.6 GDI Hybrid Aera 6DCT	141	265 Nm	9	299.000
1.6 GDI Hybrid Aera 6DCT	141	265 Nm	9	332.000

i40

1.7 CRDi Confort	141	340 Nm	7	311.000
1.7 CRDi Confort + 7DCT	141	340 Nm	7	329.000
1.7 CRDi Prestige + 7DCT	141	340 Nm	7	357.000
1.7 CRDi Luxe + 7DCT	141	340 Nm	7	403.000

New Elantra

1.6 CRDi Inventive	136	250 Nm	6	215.000
1.6 CRDi Inventive BVA	136	300 Nm	6	234.000
1.6 CRDi Seducive	136	250 Nm	6	240.000
1.6 CRDi Seducive BVA	136	300 Nm	6	266.000
1.6 CRDi Impressive	136	300 Nm	6	287.000

Creta

1.4 CRDi Arena	90	220 Nm	6	220.000
1.4 CRDi Odyssée	90	220 Nm	6	236.000
1.6 CRDi Odyssée BVA	90	220 Nm	6	260.000
1.6 CRDi Apollon BVA	128	260 Nm	6	272.000

Kona

1.0 T-GDI	120	172 Nm	6	254.000
-----------	-----	--------	---	---------

Tucson

1.7 CRDi Intuitive	115	280 Nm	7	293.000
1.7 CRDi DCT Emotive	141	340 Nm	7	326.000
1.7 CRDi DCT Sensitive	141	340 Nm	7	358.000

Santa Fe

Dynamic Edition 7P 4x2 BVA	197	436 Nm	9	381.000
2.2 CRDi Premium BVA	197	436 Nm	9	407.000

New Santa Fe

2.2 CRDi Elegance 5P	200	440 Nm	9	399.000
2.2 CRDi Prestige BVA 7P	200	440 Nm	9	432.000
2.2 CRDi Premium BVA 7P	200	440 Nm	9	465.000
2.2 CRDi Luxe BVA 7P	200	440 Nm	9	510.000
2.2 CRDi Luxe BVA 4x4 7P	200	440 Nm	9	527.000



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	1.245.000
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	1.050.000
3.0 V6 AT LWEB R-S.	340 ch	450 Nm	17	1.290.000
3.0 V6 AT LWEB Auto.	340 ch	450 Nm	17	1.420.000
3.0 TDV6 AT LWEB Lx.	300 ch	700 Nm	12	963.000
3.0 TDV6 AT LWEB P. Lx.	300 ch	700 Nm	12	1.070.000
3.0 V8 AT LWEB Portf.	470 ch	575 Nm	29	1.245.000
5.0 V8 AT LWEB Auto.	470 ch	575 Nm	29	

GUIDE D'ACHAT

Gentlemen DRIVERS

MAGAZINE

Picanto

1.0 Life	69 ch	95 Nm	6	86.900
1.0 Life Plus	69 ch	95 Nm	6	88.900
1.0 Motion	69 ch	95 Nm	6	94.900
1.0 Motion BVA	69 ch	95 Nm	6	107.900
1.0 Active	69 ch	95 Nm	6	110.900
1.0 Active BVA	69 ch	95 Nm	6	119.900

Rio

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-HSELuxe -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-HSELuxe-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 180d Style BVA	116 ch	260 Nm	6	349.000
A 200d Classe A BVA	150 ch	360 Nm	8	339.000
A 200d Style BVA	150 ch	360 Nm	8	369.000
A 200d Progressive BVA	150 ch	360 Nm	8	399.000
A 200d AMG Line BVA	150 ch	360 Nm	8	444.000
A 200 Classe A BVA	163 ch	250 Nm	8	339.000
A 200 Style BVA	163 ch	250 Nm	8	369.000
A 200 Progressive BVA	163 ch	250 Nm	8	399.000
A 200 AMG Line BVA	163 ch	250 Nm	8	444.000
A 250 Style BVA	224 ch	350 Nm	11	399.000
A 250 Progressive BVA	224 ch	350 Nm	11	429.000

A 250 AMG Line BVA	224 ch	350 Nm	11	474.000
--------------------	--------	--------	----	---------

Classe B

B 180 d Style	109 ch	260 Nm	6	349.000
B 180 d Urban	109 ch	260 Nm	6	369.000

Classe C

C 200d Classe C	150 ch	360 Nm	8	410.000
C 200d Avantgarde	150 ch	360 Nm	8	450.000
C 200d AMG Line	150 ch	360 Nm	8	575.000
C 200d AMG Line Plus	150 ch	360 Nm	8	665.000
C 220d Classe C	194 ch	400 Nm	8	434.000
C 220d Avantgarde	194 ch	400 Nm	8	474.000
C 220d AMG Line	194 ch	400 Nm	8	599.000
C 220d AMG Line Plus	194 ch	400 Nm	8	689.000

Classe C Coupé

C 220d Coupé Luxury	194 ch	400 Nm	8	549.000
C 220d Coupé AMG Line	194 ch	400 Nm	8	609.000
C 220d Coupé AMG Line Plus	194 ch	400 Nm	8	689.000

Classe E

E 220d Classe E	194 ch	400 Nm	8	499.000
E 220d Avantgarde	194 ch	400 Nm	8	599.000
E 220d Luxury	194 ch	400 Nm	8	699.000
E 220d AMG Line	194 ch	400 Nm	8	749.000

Classe E Coupé

E 220d Coupé Avantgarde	194 ch	400 Nm	8	654.000
E 220d Coupé AMG Line	194 ch	400 Nm	8	744.000
E 220d Coupé AMG Line Plus	194 ch	400 Nm	8	864.000
E 220d Cab. Avantgarde	194 ch	400 Nm	8	724.000
E 220d Cab. AMG Line	194 ch	400 Nm	8	809.000
220d Cab. AMG Line Plus	194 ch	400 Nm	8	929.000

Classe S

S 350d L	286 ch	600 Nm	12	1.304.000
S 350d L Luxury	286 ch	600 Nm	12	1.539.000
S 350d L AMG Line Plus	286 ch	600 Nm	12	1.649.000
S 400d L	340 ch	700 Nm	12	1.364.000
S 400d L Luxury	340 ch	700 Nm	12	1.599.000
S 400d L AMG Line Plus	340 ch	700 Nm	12	1.699.000
S 450 L	367 ch	500 Nm	17	1.459.000
S 560 L V8	469 ch	700 Nm	23	1.599.000
S 600 L V12	530 ch	830 Nm	34	1.999.000

CLA

CLA 200 d Style	136 ch	300 Nm	9	424.000
CLA 200 d Urban	136 ch	300 Nm	9	449.000
CLA 200 d AMG Line	136 ch	300 Nm	9	499.000
CLA 220 d Urban	177 ch	350 Nm	9	459.000
CLA 220 d AMG Line	177 ch	350 Nm	9	509.000

GLA

GLA 200 d Style	136 ch	300 Nm	9	424.000
GLA 200 d Urban	136 ch	300 Nm	9	449.000
GLA 200 d AMG Line	136 ch	300 Nm	9	474.000
GLA 220 d Urban	177 ch	350 Nm	9	474.000
GLA 220 d AMG Line	177 ch	350 Nm	9	499.000

GLC

GLC 220 d	170 ch	400 Nm	9	499.000
GLC 220 d Avantgarde	170 ch	400 Nm	9	554.000
GLC 220 d Luxury	170 ch	400 Nm	9	599.000
GLC 220 d AMG Line	170 ch	400 Nm	9	644.000
GLC 250 d	204 ch	500 Nm	9	539.000
GLC 250 d Avantgarde	204 ch	500 Nm	9	579.000
GLC 250 d Luxury	204 ch	500 Nm	9	624.000
GLC 250 d AMG Line	204 ch	500 Nm	9	669.000

GLC Coupé

GLC 220 d Coupé	170 ch	400 Nm	9	599.000
GLC 220 d AMG Line	170 ch	400 Nm	9	704.000



GLC 220 d AMG Line Plus	170 ch	400 Nm	9	764.000
GLC 250 d Coupé	204 ch	500 Nm	9	634.000
GLC 250 d AMG Line	204 ch	500 Nm	9	739.000
GLC 250 d AMG Line Plus	204 ch	500 Nm	9	799.000

GLE

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	258 ch	620 Nm	12	799.000
GLE 350 d Luxury Coupé	258 ch	620 Nm	12	919.000
GLE 350 d AMG Line Coupé	258 ch	620 Nm	12	959.000

SLC

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 400	367 ch	500 Nm	17	1.339.000
SL 500	455 ch	700 Nm	27	1.879.000
SL 63 AMG	585 ch	900 Nm	31	2.099.000
SL 65 AMG	630 ch	1000 Nm	34	2.999.000

GLS

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

Classe G

G 500	422 ch	610 Nm	23	1.530.000
Mercedes-AMG G63	585 ch	850 Nm	23	1.880.000

Mercedes-AMG GT

GT Coupé	476 ch	630 Nm	23	1.689.000
GT S Coupé	522 ch	670 Nm	23	1.939.000
GT R Coupé	585 ch	700 Nm	23	2.299.000
GT Roadster	476 ch	630 Nm	23	1.819.000
GT C Roadster	557 ch	680 Nm	23	2.199.000



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 Papper	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	500 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

1.5 dCi Intens	85 ch	200 Nm	6	189.900
1.5 dCi Intens BVA	90 ch	220 Nm	6	200.900

Clio IV RS

1.6 Turbo 220 EDC	220 ch	280 Nm	9	299.900
-------------------	--------	--------	---	---------

Capture

1.5 dCi Life	85 ch	200 Nm	6	175.900
1.5 dCi Pearl	85 ch	200 Nm	6	192.900
1.5 dCi Intens	85 ch	200 Nm	6	202.900
1.5 dCi Intens BVA	90 ch	220 Nm	6	222.900

Kadjar

1.5 dCi Life	110 ch	260 Nm	6	234.900
1.5 dCi Explore	110 ch	260 Nm	6	254.900
1.5 dCi E. Boite A. EDC	110 ch	260 Nm	6	274.900
1.5 dCi Intens Boite A. EDC	110 ch	260 Nm	6	309.900
1.6 dCi Intens	130 ch	320 Nm	6	309.900
1.6 dCi Intens 4WD	130 ch	320 Nm	6	329.900

Mégane

1.5 dCi BVM6 Life	90 ch	220 Nm	6	189.900
1.5 dCi BVM6 Explore	110 ch	260 Nm	6	214.900
1.5 dCi BVM6 Explore EDC	110 ch	250 Nm	6	231.900
1.5 dCi BVM6 Intens	110 ch	260 Nm	6	235.900
1.5 dCi BVM6 Intens EDC	110 ch	260 Nm	6	252.900
1.5 dCi BVM6 GT Line	130 ch	320 Nm	6	259.900
1.5 dCi Monaco BVA6	175 ch	360 Nm	8	359.900

Talisman

1.6 dCi Explore	160 ch	380 Nm	6	305.000
1.6 dCi Intens EDC6	160 ch	380 Nm	6	359.000

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

New Ibiza	75 ch	95 Nm	6	124.900
-----------	-------	-------	---	---------

Leon

1.6 TDI Référence	105 ch	250 Nm	6	179.900
1.6 TDI Style	105 ch	250 Nm	6	219.900
1.6 TDI Black Line	105 ch	250 Nm	6	229.900
1.6 TDI Référence +	105 ch	250 Nm	6	194.900
2.0 TDI FR	143 ch	320 Nm	8	264.900

Ateca

2.0 TDI Style	143 ch	320 Nm	8	284.900
2.0 TDI Style +	143 ch	320 Nm	8	304.900
2.0 TDI Excellence +	143 ch	320 Nm	8	334.900



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 Élégance	143 ch	320 Nm	8	219.000
2.0 TDI Élégance DSG	143 ch	320 Nm	8	229.000
2.0 TDI Special E. EDC	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 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 Conforline BVA	150 ch	340 Nm	8	360.000
2.0 TDI Highline BVA	150 ch	340 Nm	8	400.000

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 X'TREM 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



2011



2012



2013



2014

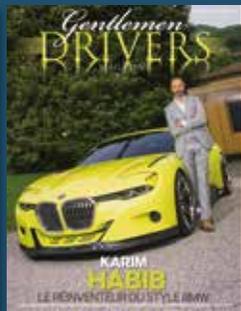
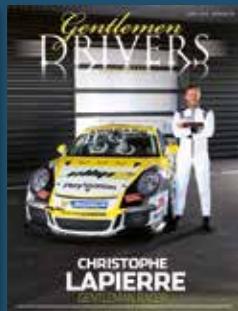
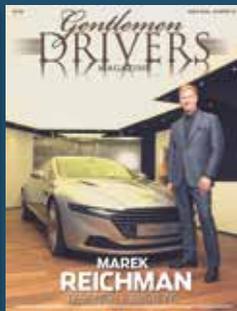
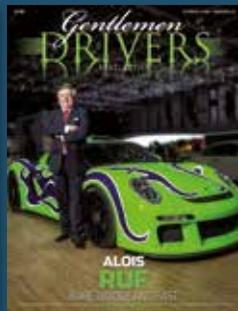
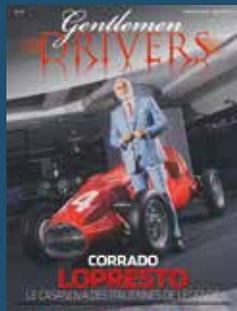


2015

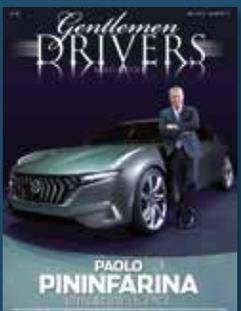
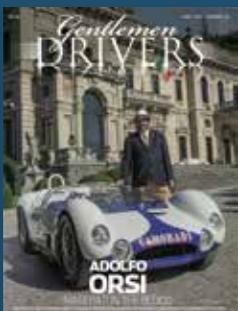
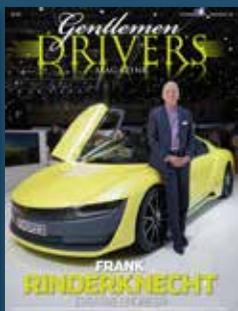




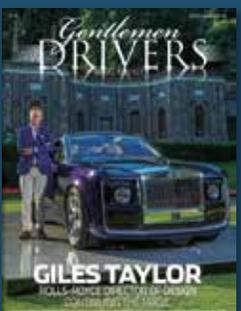
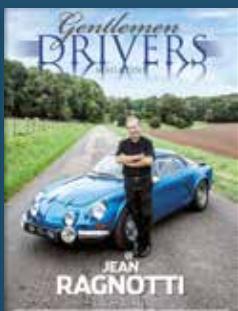
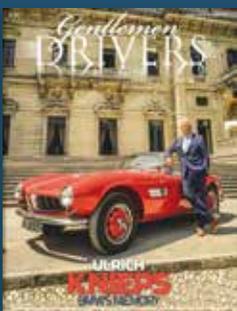
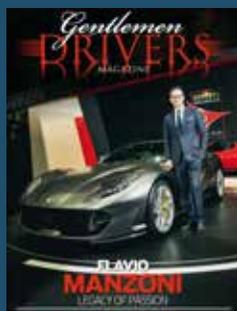
2016



2017

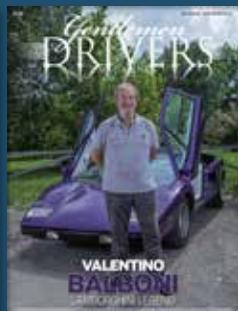
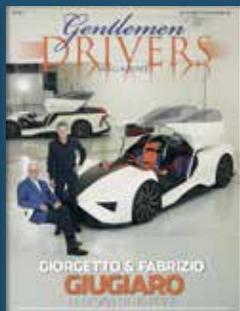
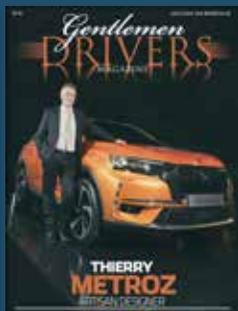
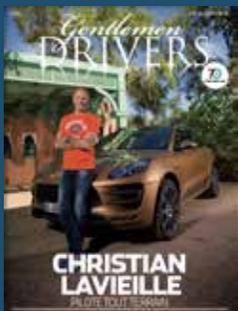
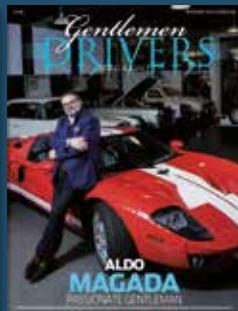
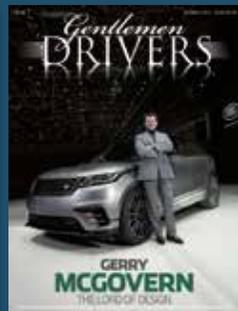
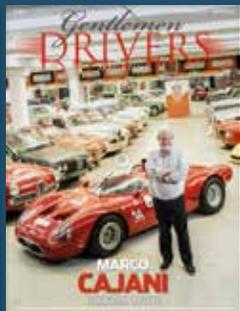
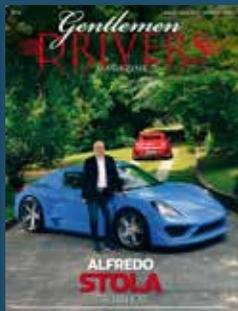
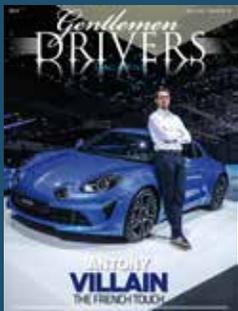
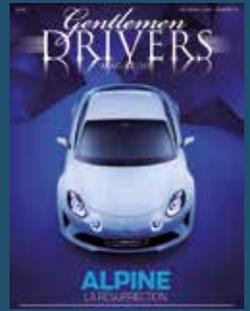
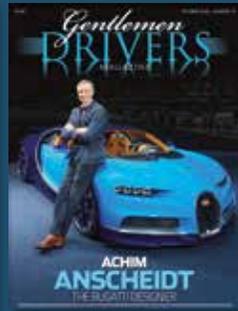
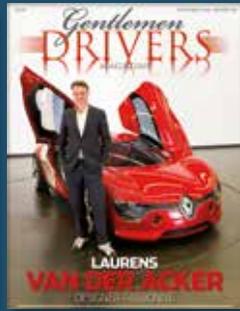
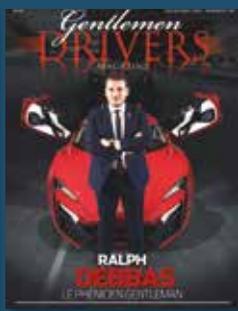
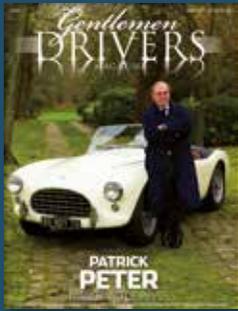


2018



2019







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

