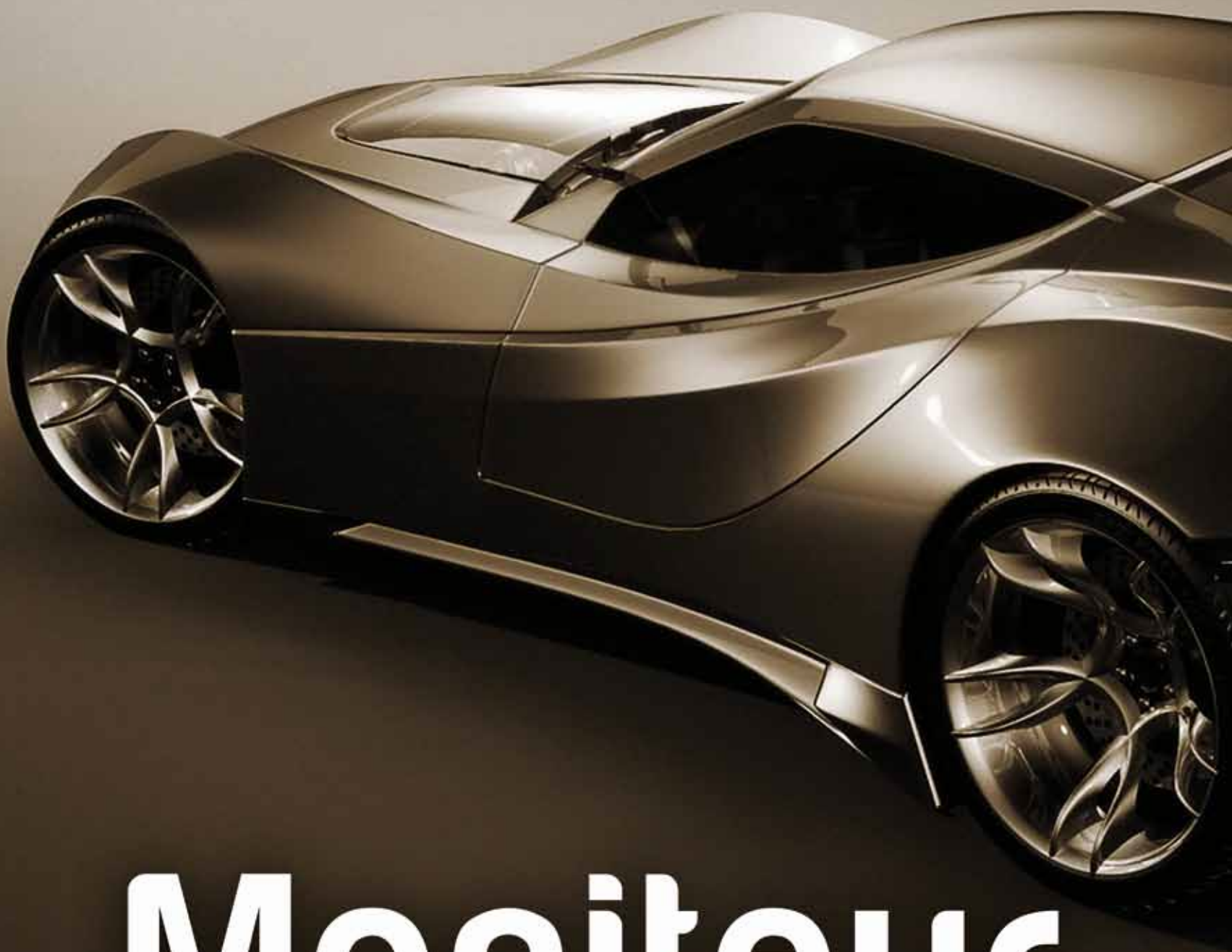


Aujourd'hui

LE MAROC

Numéro hors-série - 20 DH



Moniteur

Automobile 2012



ZURICH Auto, l'assurance de rouler en toute sérénité

Parce que vous ne savez jamais ce qui vous attend sur la route, ZURICH Auto prévoit une large gamme de prestations qui répondent à toutes vos préoccupations. ZURICH Auto vous propose de nouveaux tarifs personnalisés, dont des réductions tarifaires pour les garanties Tierce, Vol, Incendie, Bris de glaces, Défense & Recours. En choisissant ZURICH Auto, vous avez l'assurance d'être bien accompagné.



10 des voitures les plus chères au monde en 2012

Fanpages
Les importateurs s'y mettent

12



Entretien
Eric Gosse DG
de Total
Maroc

40

CarCulture
Entretien avec
Othman
Gharnit



68



Entretien
Salim Bekkari
DG de Lead
Events

72

GUIDE
D'ACHAT 2012

76 à 82

Aujourd'hui
LE MAROC

Directeur de la publication et
de la rédaction
Saâd Benmansour
sbenmansour@aujourd'hui.ma

Édité par ALM Publishing
(Caractères Media Group)

Commission paritaire de la
presse écrite
Q.F/001-05

Dossier Presse
Aut. 41/2000
ISSN : 1114-4807
Dépot légal : 2002-0017

Annonces financières
arrêté du MFI : N°2893-94

Adresse
20-26, rue Bassatine -
Immeuble Myr - Etage 5
boulevard de la Résistance -
Ben Jdia -Casablanca
Tél. : 05 22 45 75 60-63
Fax : 05 22 54 20 09
Fax Publicité et annonces :
05 22 54 16 67

Distribution
Sapress

Impression
GMS Print

Tirage : 10.000



8

Abarth La piqûre
du scorpion

Abarth 500 L'année
des scorpions au Maroc



14

Audi Driving Experience
Les anneaux enflamment
Marrakech

Audi A1 Sportback
Une greffe réussie



20

BMW Série 6 Gran Coupé
Une entrée par la grande
porte !

BMW 328i Vive
le downsizing !



26

Chevrolet Hatchback
Cruze The World



28

Citroën C-Elysée «Aux
Champs Elysées»



30

Le nouveau SUV de Fiat
«C'est Freemont bien !»



34

Jaguar F-type
Renouveau du félin



36

Honda Accord
Restylage Accord(é)

Honda Insight
Perspicacité japonaise



44

Hyundai Santa Fe
L'«Experience Hyundai» au
Sud du Maroc

Hyundai Veloster Le
coupé qui sort du cadre



48

Lancia Thema L'italo-
américaine débarque enfin



50

Range Rover Franch(iss)
ement royal!



52

Mercedes Classe A
A star is born !



54

Nissan Juke Le fou de la
famille !



56

Opel Astra Alignement
Astra (I)

Opel Corsa OPC Line La
foudre ne vous ratera pas !



60

Peugeot 208 Dans l'air
(du temps)

Peugeot 301 Un nouveau
lion rugit



64

Porsche Driving Experience
Une première au Maroc



66

Seat toledo Un retour
en Emocion



70

Suzuki Swift
Douce transition



Entre nouveautés et essais, 2012 nous a réservé de belles surprises, dont quelques unes sont retranscrites sur ces pages...

Moteur, ça roule !

Par **Myriem** Cherkaoui

2012, voilà une année dont on se rappellera pendant très longtemps. A l'image des bouleversements qu'a connus le monde cette année, le secteur automobile a, lui aussi, eu droit à son lot de changements. Hausse des tarifs de vignette et frais d'immatriculation, hausse des prix du carburant mais démantèlement tarifaire pour les importateurs de véhicules européens, les automobilistes ont bien senti les répercussions de ces changements directement sur leur portefeuille.

Mais le secteur automobile a été, cette année, riche en nouveautés qui ont, pour la plupart, fait leurs premiers pas à l'Auto Expo en mai dernier. Dans ce nouveau Moniteur Automobile de 2012, vous retrouverez celles qui ont fait l'actualité cette année, quelques modèles qui feront leur entrée sur notre marché l'année prochaine mais également quelques uns des essais que nous avons pu réaliser au cours de ces derniers mois à l'instar des Driving Experience de Porsche et d'Audi qui se sont déroulés à un mois d'intervalle, le temps pour nous de nous remettre de nos émotions. Sur ces pages vous trouverez également nos rencontres avec des passionnés qui ont fait de l'amour de l'automobile leur travail quotidien que ce soit Othman Gharnit de Carculture ou Salim Bekkari de LeadEvents.

La passion nous la retrouvons également chez des hommes prêts à débours des sommes faramineuses pour acquérir des voitures exclusives, pour cela, ils pourront consulter notre classement des voitures les plus chères en 2012, ça pourra leur donner des idées ! Pour les plus raisonnables, notre guide d'achat semblera plus approprié, bien que ça reste relatif. Des voitures à moins de 100.000 DH à celles qui dépassent les 2 Millions de Dirhams, le marché marocain en a pour tous les goûts et les budgets.

Salaf Auto HAUT DE GAMME



Wafasalaf le partenaire de
l'élégance et du **prestige** !

> Service Clientèle
0522 54 51 51

> www.wafasalaf.ma


وفاسلاف
Wafasalaf
ديمامعاك

Sous réserve d'acceptation de votre dossier selon les règles prudentielles en vigueur.

Wafasalaf, S.A à Directeur de Surveillance - Capital : 113.179.500 DH - Siège social : 72, Angle rue Rama Allah et bd Abdelmoumen, Casablanca - Agrément : N° 1211-96 du 1er Juin 1996-R.C n° 48.409 - Sté. de financement

10 TOP

des voitures les plus chères au monde en 2012

Pas évident de classer les voitures qui se sont distinguées cette année grâce à leurs prix aux multiples zéros. Si certains classements placent la Bugatti Veyron Supersport, le site therochest.org va encore plus loin grâce à une voiture produite à une dizaine d'exemplaires seulement et qui coûte trois fois plus cher que la Bugatti. Elle, c'est la Maybach Exelero, révélée en 2005, qui a fait parler d'elle cette année à cause d'un conflit entre Tom Cruise et un chanteur des pays du Golfe, ce dernier refusant de louer son bolide à la star américaine pour un tournage.

6

1



Maybach Exelero

(entre 8 et 10 Millions de Dollars)
V12, 700 ch/1020 Nm

2



Bugatti Veyron Supersport

(2,6 Millions de Dollars)
W16, 1200 ch/1500 Nm

3



Ferrari 599 XX

(2 Millions de Dollars)
V12, 730 ch/686 Nm

4



Zenvo ST1

(1,8 Million de Dollars)
V8, 1250 ch/1500 Nm

5



Koenigsegg Agera R

(1,7 Million de Dollars)
V8, 1115 ch/1200 Nm

6



Lamborghini Reventon

(1,6 Million de Dollars)
V12, 659 ch/661 Nm

7



Aston Martin One-77

(1,4 Million de Dollars)
V12, 760 ch/750 Nm

8



Maybach Landaulet

(1,4 Million de Dollars)
V12, 612 ch/1000 Nm

9



Pagani Huayra

(1,3 Million de Dollars)
V12, 730 ch/1000 Nm

10



Hennessey Venom GT

(1 Million de Dollars)
V8, 1200 ch/1566 Nm



Abarth

La piquûre du scorpion

Abarth 500

Pour le plus grand plaisir des fans de petites sportives, Abarth fait son apparition au Maroc et frappe très fort en présentant trois modèles-phares qui ne manqueront pas de séduire sur notre marché.

L'Abarth 500 est, comme son nom l'indique, une Fiat 500 à laquelle une dose de venin a été injectée pour créer une supervoiture de petite dimension qui séduira au premier regard. Un bolide de poche qui allie la maîtrise du design de Fiat à la passion et au savoir-faire technique d'Abarth, avec une puissance de 135 Ch avec son moteur à turbocompresseur 1.4 litre. Pour se démarquer, l'Abarth 500 peut compter sur des pare-chocs spécialement adaptés au large aileron arrière et au double tuyau d'échappement arrière. L'avant a été élargi pour laisser de l'espace au turbocompresseur, ce qui lui donne un profil reconnaissable qui fait penser à ses ancêtres des années 60. Une triple entrée d'air offre une aération parfaite du moteur, avec un double échangeur thermique. Sans oublier le logo du scorpion qui vient également agrémenter un look Abarth bien reconnaissable. Côté performance, le 1.4 offre une puissance impressionnante de 135 à 5500 tpm, et un couple de 206 Nm à 3000 tpm en mode Sport. Ce niveau élevé de performance propre à une voiture Abarth ne l'empêche pas de penser à l'environnement avec une consommation de carburant qui ne dépasse pas les 6,5 l/100 km et une émission de CO2 d'à peine 155g/km. A l'intérieur, les piquûres du scorpion sont partout et donnent à la petite 500 un look diabolique.



Abarth 695 Tributo Ferrari

Ce modèle représente l'association de deux noms italiens qui marquent le monde automobile et qui ont participé à la création du mythe de la sportive italienne. L'histoire commence en 1953, avec la naissance de l'unique Ferrari-Abarth de l'histoire, la Ferrari 166/250 MM Abarth, qui a participé à de nombreuses compétitions internationales. A l'extérieur, le véhicule présente une carrosserie couleur rouge «Rosso Scuderia», avec coques de rétroviseurs en carbone et éléments Gris Course, à l'image des jantes et des prises d'air avant. La 695 Tributo Ferrari est dotée de phares au xénon avec fonction anti-éblouissement et de profondeur, qui assurent une meilleure qualité de

l'éclairage. Mais au-delà de son apparence et pour faire honneur à cette alliance, elle accueille un nouveau bloc propulseur de 180 ch qui a été couplé

à une boîte MTA (Manual Transmission Automated) à actionnement électrique avec palettes au volant et qui réduit les temps de passage des vitesses.

Abarth 500 C

La sportive convertible est née de la combinaison du design et de la performance de la 500. En plus d'offrir les performances de la 500, elle permet aussi de rouler à toit ouvert pour plus de sensations, avec une gestion du flux d'air plus efficace. Élégante et raffinée, elle est disponible dans les couleurs classiques Abarth en plus de deux nouvelles combinaisons bicolores: une version plus sportive noire et blanche ou plus élégante en deux tons de gris. Equipée de nouvelles jantes 17" à 5 pétales dans une teinte diamantée ou blanche. Sous le capot, la 500 C reprend la même motorisation que la 500 qui gagne au passage 5 chevaux pour atteindre une vitesse maximale de 205km/h. L'exercice de 0 à 100 km / h est abattu en seulement 8,1 secondes. Par rapport à la 500, le changement se situe au niveau de la boîte de vitesses «Abarth Competizione» à 5 rapports avec commande électro-hydraulique, qui est un dérivé des voitures de course et qui offre la possibilité de changer les vitesses avec les palettes montées derrière le volant.



En somme, Fiat Group Automobiles Maroc réalisera le rêve de beaucoup de Marocains, passionnés des modèles du scorpion et leur offre d'emblée le choix entre 3 modèles. Grazie mille !



Abarth 500

L'année des scorpions au Maroc

Dès qu'on monte à bord, on se retrouve dans un univers de course avec, tout d'abord, des sièges baquets dont les appuis-tête et les supports latéraux nous prouveront leur efficacité plus tard sur le circuit.

Après le groupe mythique qui s'est produit il y a quelques jours à Mawazine, c'est au tour d'un autre scorpion de faire sensation auprès du public marocain.

Après avoir impressionné les visiteurs lors de la dernière édition de l'Auto Expo, Abarth nous a donné rendez-vous sur le circuit de Marrakech, quoi de plus normal pour une marque qui a plongé dans la course dès sa création. C'est par une matinée ensoleillée mais assez fraîche pour cette période de l'année à la ville ocre que l'équipe Fiat présentait son dernier bébé venimeux dont les piqûres laisseront une trace sur vous pour toujours. Après un bref mot de Marco Tronchi, le PDG de FGAM, qui revient, entre autres, sur un mois de mai exceptionnel pour le groupe comme pour les autres importateurs nationaux, Adil Taïr, directeur marketing FGAM, prend la parole pour expliquer les raisons de l'importation de la marque au scorpion qu'il a d'ailleurs résumées en une célèbre phrase de Karl Abarth : «*Nous vivons sur une terre d'art et d'élégance. Nous aimons les*

belles choses». Avant de prendre le volant, un petit briefing d'Alain Glazot sur les bases de la conduite sur circuit rappellera à plus d'un que notre comportement quotidien au volant est loin d'être le bon. Il est temps d'appliquer tout cela ! Comme pour beaucoup de lancements





du groupe FGAM, de belles GT sont là pour accompagner la petite dernière. La F430 était de la partie, sans oublier la 8C Competizione. Mais celle sur qui les yeux étaient rivés est bien évidemment la petite Abarth 500.

L'allure générale est connue de tous, mais nombre d'éléments la distinguent de la Fiat 500 et la confortent dans son statut de sportive.

A commencer par le logo du scorpion que l'on retrouve un peu partout, sur la calandre, la poupe et sur les côtés. Intégrant un large aileron arrière et un double tuyau d'échappement, l'Abarth 500 a eu droit à des pare-chocs adaptés à ses propres besoins en accord avec sa personnalité explosive. Avant d'aller avaler le bitume, quelques minutes à bord pour se familiariser avec la petite bête et écouter les dernières instructions du moniteur. Dès qu'on monte à bord, on

se retrouve dans un univers de course avec, tout d'abord, des sièges baquets dont les appuis-tête et les supports latéraux nous prouveront leur efficacité plus tard sur le circuit. Les surpiquûres en rouge présentes sur les sièges en cuir noir sur notre version d'essai sont juste mortelles. Le pommeau du levier de vitesses en cuir tombe parfaitement en main et le petit volant laisse apparaître un tableau de bord sur lequel on verra l'aiguille des tours/min s'affoler par la suite alors qu'à gauche, emprunté au monde de la course, un manomètre analogique mesure la pression du turbo. Vient enfin le moment de démarrer et d'affronter les virages serrés du circuit de Marrakech, pour cela le petit gabarit de l'Abarth 500 est un réel avantage, mais elle dispose de bien d'autres atouts. Sous le capot, c'est le 1,4 à turbocompresseur de 135 ch et 206 Nm

qui anime l'italienne. Grâce à son poids léger, les performances sont au rendez-vous avec une vitesse max de 205 km/h que nous n'avons pas pu atteindre, mais il faut dire que les sensations étaient au rendez-vous. Freinage dégressif dans les virages, reprise et accélération dans les lignes droites, l'Abarth 500 fait honneur à ses ancêtres qui étaient spécialement conçus pour la course. Elle doit ce comportement, entre autres, au TTC (Torque Transfer Control) sans oublier l'ESP. Ces aides à la conduite, l'autre Abarth, présente sur le circuit, n'en dispose pas. Cette autre sportive portant le sigle du scorpion est l'Assetto Corse qui est exclusivement dédiée à la course. Cette version qui développe 190 ch pour un couple de 300 Nm ne se laisse dompter que par les pilotes les plus habiles et pour cette présentation à Marrakech, c'est Alain Galzot de Prodrive qui a pris les commandes et a offert à chacun des journalistes présents un baptême de piste décoiffant.

Grâce à ce lancement, FGAM offre aux fans d'Abarth la possibilité d'acquérir la petite sportive à partir de 249.000 DH alors que la Punto peut être commandée. Le moins que l'on puisse dire est que le scorpion a piqué et cela risque de faire très mal !



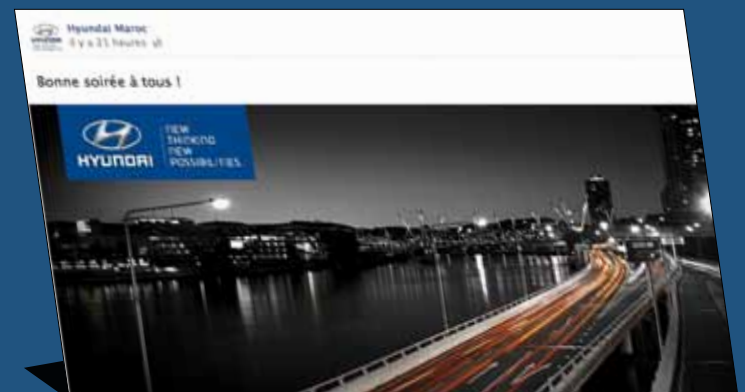


anpages :

Les importateurs s'y mettent

Devenu un outil de communication incontournable, Facebook a été pris d'assaut par les marques qui nous entourent et qui cherchent sans cesse à accroître leur notoriété et leur présence auprès des fans afin d'être le «Top of Mind». Cela concerne bien évidemment le monde de l'automobile où les marques rivalisent d'ingéniosité pour sortir du lot. Bien que cela ait pris quelque temps, les marques marocaines ont fini par opter pour ce moyen de communication d'autant plus que le réseau social compte aujourd'hui plus de 5 millions d'utilisateurs dans le Royaume. Mais pour attirer les fans marocains sur leurs pages, les marques doivent trouver des idées originales avec des récompenses au bout pour que cela soit plus alléchant. Dans ce sens l'une des premières opérations a été initiée par Alfa Romeo Maroc. En effet, après un premier coup d'essai avec le jeu concours «Fais ta Mito», la marque au Biscione a lancé «Alfa Blog». Ce deuxième jeu concours consistait en la rédaction d'un petit texte sur la marque et à inviter le maximum de personnes à Liker avec un stage Alfa Masterdrive à la clé pour les 10 premiers. Il faut dire qu'avec un stage de pilotage d'une valeur de plus de 13.000 DH, les participants ont commencé à affluer et en deux mois à peine, la page a augmenté son nombre de fans de plus de 2.000%. Cette méthode a été assimilée par nombre de marques qui l'appliquent de plus en plus pour faire parler de leurs pages et d'attirer le plus de monde possible. Les marques premium ne sont pas en reste à l'image d'Audi qui avait organisé le concours City Like pour les jeunes photographes en herbe en

marge du lancement de la A1 Sportback sur notre marché. Chacun devait poster une photo représentant sa vision de la ville et à la fin du concours 6 prix ont été attribués dont un pour celui qui a totalisé le plus grand nombre de partages de la page de la marque aux anneaux. Ce qui a permis à Audi d'accroître le nombre de fans très rapidement. Encore un peu plus haut de gamme, Porsche a également lancé un jeu concours dernièrement. La marque allemande qui organisait, pour la première fois, la «Porsche Driving Experience» au Maroc a lancé un quiz sur sa page à l'issue duquel deux gagnants ont pu participer aux essais organisés à l'aéroport de Benslimane. Autre exemple, qui diffère quelque peu de ces jeux concours, c'est sur la page de Peugeot Maroc que nous l'avons retrouvé. En effet, en lançant la Route 301, la marque au lion proposait à ses fans de suivre, étape par étape, la voiture qui a traversé 3 continents avant d'arriver à Casablanca. Mais la page qui se distingue chez nous, c'est sans conteste celle de Hyundai. Avec plus de 128.000 fans (chiffre relevé alors que nous mettions sous presse, il ne cesse d'évoluer au quotidien), la marque coréenne est largement en tête sur notre marché. D'ailleurs, au-delà des concours et autres jeux proposés au quotidien, Hyundai Maroc a même adopté les trolls, tant en vogue sur Facebook, sur ses affiches pour une campagne de communication. Comme quoi, nous l'évoquions au début, Facebook est devenu un moyen de communication à part entière qui permet, ceci dit, plus de liberté aux marques mais cela peut être à double tranchant.



Audi
Vorsprung durch Technik



Club d'élite.



Audi Q7, Audi Q5, Audi Q3, la gamme SUV quattro® en avance sur son temps.

Appartenir à un club d'élite c'est partager la passion de l'excellence.

Q7, Q5, Q3, les modèles de la gamme SUV d'Audi sont tous nés de cette exigence qui combine innovation constante, design fluide et élégant, motorisations puissantes et dynamiques. Cet ADN commun révèle des tempéraments propres à chacun - puissance, élégance, tendance - et suscite l'engouement et l'admiration. Q7, Q5, Q3, des forces de caractère, plébiscitées de tous, et réunies pour former un club d'élite.

Audi garantit 3 ans tous ses véhicules*.

www.audi.ma - info@audi.ma

Rejoignez-nous sur facebook
www.facebook.com/marocaudi



Audi Driving Experience

Les anneaux enflamment Marrakech

Pour cette Driving Experience, Audi Maroc a fait appel à une équipe d'instructeurs qui fait le tour du monde pour faire vivre aux participants des sensations inédites en toute sécurité

Un mois après la Porsche Driving Experience, que nous avons partagée avec vous sur ces pages, c'était au tour d'Audi de proposer sa Driving Experience. Cette fois, le rendez-vous était pris sur le circuit International Moulay El Hassan à Marrakech où nous étions, notamment, en présence des fameuses S6, S7 et S8.

À la simple évocation des mots Driving et Experience, on se voit sur un circuit au volant d'un bolide pour faire des slaloms et autres manœuvres qui seraient dangereuses en ville. Et en général, cette vision est la bonne ! Cela a été, une nouvelle fois, confirmé par Audi. Pour cette Driving Experience, Audi Maroc a fait appel à une équipe d'instructeurs (allemands, autrichiens et belges) qui fait le tour du monde pour faire vivre aux participants des sensations inédites en toute sécurité. Avant de prendre le volant, c'est l'instructeur Oliver Rudolph qui prend la parole pour un briefing dont la phrase à retenir est sans conteste « Lâcher les gaz ! ». Il faut appuyer sur l'accélérateur à fond dès que le signal de départ vous

est donné. Les équipes de l'Audi Driving Experience nous ont préparé différents exercices qui ont, notamment, pour but de nous démontrer l'importance de l'électronique et des systèmes de sécurité embarqués.

Pour commencer en douceur, nous nous dirigeons vers le premier exercice qui consiste à éviter des obstacles sans freiner. Pour cela nous avons à notre disposition des A6 et A8, 3.0 TDI, rien que ça ! Au moment où le signal est donné, il ne faut pas y réfléchir à deux fois, il faut y aller franco et relâcher l'accélérateur à l'approche des cônes bleus, côtoyant les oranges, tout en braquant. Cela a l'air simple, mais le temps d'exécution est rapide et il faut toujours diriger son regard vers le point de sortie. Autant on s'est volontiers prêtés au jeu au volant de l'A6, autant on redoutait de le faire avec l'A8. Une seule phrase revenait en boucle « Avec un tel gabarit, je vais forcément faire voler des cônes un peu partout ! ». Mais au moment de prendre le volant, toutes ses inquiétudes se





sont dissipées grâce entre autres à son châssis en Aluminium qui lui permet de se prêter au jeu sans difficulté aucune. Après l'évitement, vient la partie la plus amusante de cette Driving Experience, le Slalom. Changement de parcours, d'instructeurs et surtout de voitures avec la lettre S en vedette. Slalom, S6, S7 et S8 sans oublier soleil qui était aussi de la partie. 420 chevaux pour les S6 et S7 et 100 de plus pour la S8, qu'espérer de plus pour cet exercice ? Plus légère que ses grandes sœurs, la S6 enchaîne accélérations, freinages dans les courbes avec aisance. Les crissements de pneu accompagnant cet exercice ont bercé nos oreilles alors que la bonne odeur de la gamme a ravi nos narines d'apprentis pilotes. Vient ensuite la S7, dont l'allure de coupé, fait toujours de l'effet. Au fil des cônes, grâce à l'ESP, notamment que

nous ne devons pas désactiver selon les instructions, elle gardait une bonne trajectoire tout en se laissant glisser. Une fois encore, Audi nous a prouvé que le gabarit de ses voitures se faisait rapidement oublier une fois qu'on est à leur volant. Une confirmation qui prend tout son sens avec la S8. Equipée d'un V10 développant 520 ch, elle arrive à imposer son côté sportif sur le parcours dédié à notre slalom. Cette épreuve a, certes, mis à l'épreuve les estomacs fragiles mais en même temps, quand on se dit que ce n'est pas tous les jours qu'on fera des slaloms au volant de S, on arrive à tenir le coup. Dernier exercice en voiture, celui du freinage. Une fois encore, changement d'instructeurs et de voitures. Aux côtés des A6 et A7, c'est le Q5 qui a fait son apparition cette fois, le TDI étant à l'honneur. Ac-

célérant à fond dès que le signal était donné, il fallait cette fois «taper sur le frein», pour reprendre les mots du constructeur, avant de braquer légèrement afin d'éviter les obstacles et arrêter la voiture au moment voulu. Une fois les 3 épreuves accomplies, un film nous a été projeté qui montre la précision dans la production des modèles de la marque aux anneaux et qui fait tant sa renommée. Le souci du détail est bien évidemment très présent, ce qui donne lieu à des finitions irréprochables. Le temps de reprendre leurs émotions et de retrouver la terre ferme, les participants ont pu avoir des attestations pour leur participation ainsi qu'une photo souvenir. Audi Driving Experience, 3 mots qui, associés, vous envoient dans un monde parallèle dont il est difficile de s'extraire, faudrait-il le voir d'abord.



Audi A1

Sportback

Une greffe réussie

Grâce à sa carrosserie allégée associant rigidité et sécurité, la version Sportback n'a pris que 25 kg. Mais si cette greffe n'a pas vraiment modifié l'ADN de l'A1 pour le plus grand bonheur des automobilistes qui ont été séduits, l'habitacle profite désormais de plus d'espace.

La plus petite des Audi qui a rapidement séduit le public Maroc dès son apparition, est désormais disponible en 5 portes. A l'instar de ses grandes sœurs A3 ou A5, l'A1 a eu droit à sa version Sportback. Si elle a gagné deux portes à l'arrière, elle n'a rien perdu du charme et de la bouille sympathique de la version 3 portes qui représente plus de 9% des ventes de la marque aux anneaux dans le monde. Face à des concurrentes comme la Mini, la DS3 ou encore la Mito, elle est la seule à proposer les 5 portes !

A sa sortie la petite Audi A1 avait tout d'une grande et empruntait d'ailleurs plusieurs éléments à ses sœurs aînées. Le pari pour la Sportback était donc de conserver le look original et fluide revendiquée par l'A1, c'est chose faite.

Ainsi tout comme la version 3 portes, la Sportback séduit toujours par sa face avant intégrant la, désormais incontournable, calandre Singleframe aux angles biseautés. Grâce à ses phares et plus précisément au Wing, difficile de résister à son regard toujours intense. A l'arrière, pour s'adapter à sa nouvelle vocation, la lunette a été inclinée pour optimiser la garde au toit, un becquet a été intégré au haillon et une 3ème vitre latérale a été ajoutée. Conservant sa longueur d'à peine 3,95 mètres, l'A1 a vu sa hauteur augmenter de 6 mm par

rapport à la 3 portes, ce qui n'a évidemment pas modifié le profil racé de la petite allemande qui revendique un Cx de 0,32 seulement. La Sportback peut compter sur les arches de toit, le pavillon et le spoiler qui peuvent être contrastés avec la couleur de la carrosserie pour un look démentiel.

Grâce à sa carrosserie allégée associant rigidité et sécurité, la version Sportback n'a pris que 25 kg. Mais si cette greffe n'a pas vraiment modifié l'ADN de l'A1 pour le plus grand bonheur des automobilistes qui ont été séduits au premier regard, l'habitacle profite désormais d'un peu plus d'espace. En effet, la garde au toit a, légèrement, été revue à la hausse et plusieurs espaces de rangement ont vu le jour, mais à empattement égal, l'espace aux jambes reste inchangé. Quant à l'ambiance, la petite imite les grandes pour le plus grand bonheur des occupants. Les clins d'œil au monde de l'aéronautique sont nombreux notamment au niveau du tableau de bord et les quatre diffuseurs d'air évoquant des turbines d'avion. La finition et les matériaux utilisés confirment l'appartenance de l'A1 Sportback au haut de gamme.

Sous le capot, elle reprend les mêmes motorisations disponibles sur notre marché pour la version 3 portes. Elle reçoit donc en diesel le 1,6 TDI dével-

oppant 105 ch pour une consommation moyenne annoncée autour des 3,8 l/100 km ce qui est loin d'être négligeable avec la hausse des prix du carburant dans le Royaume. Pour ce qui est de la version essence, le 1,4 TFSI de 122 ch offre des sensations bien différentes, grâce notamment à la boîte S-Tronic à 7 rapports. Avec palettes au volant, les trajets quotidiens s'annoncent moins ennuyeux.

Pour accompagner le lancement de l'A1 Sportback sur notre marché Audi lance le jeu concours «City Like» qui démarre aujourd'hui même 18 juillet à 14 heures sur sa page Facebook Audi Maroc. Ce concours consiste en la publication de la photo la plus créative de sa propre ville et c'est en septembre que les prix seront décernés aux 5 meilleurs photographes désignés par le jury, aux 5 photographes ayant comptabilisé le plus de «like» et un troisième prix sera décerné aux 3 internautes qui auront partagé le jeu à travers les différents réseaux sociaux.

C'est sûr qu'avec un dispositif pareil, l'A1 Sportback en fera tourner des têtes. Pour cela il faut compter 260.000 DH pour l'entrée de gamme en diesel alors qu'en essence c'est 275.000 DH. Le moins que l'on puisse dire de cette A1 Sportback c'est qu'elle fait son entrée par la grande porte.



17



Entretien avec **Hind Outaleb**

de Master Assurance, Agent général d'AXA Assurance Maroc

«L'objectif est de préserver le patrimoine de l'entreprise»



Pour Hind Outaleb, la gestion du sinistre est au cœur du métier de l'Agent général d'assurance. Son devoir d'Agent est d'accompagner le client dans toutes les étapes de sa déclaration jusqu'à son indemnisation.

ALM : Vous êtes agent général d'assurance AXA, quel est votre rôle en tant que conseillère et quelle approche avez-vous vis-à-vis de vos clients ?

Hind Outaleb : On peut distinguer trois grandes catégories de clients : les clients particuliers, les professions libérales et les entreprises. Chacune de ces catégories nécessite une approche différente. Mon premier rôle en tant qu'Agent général d'AXA est d'adapter mon conseil aux besoins de mes clients. Le second impératif est d'être disponible pour eux à tout moment.

Quel est votre rôle dans la prévention et quelles sont les actions que

vous avez pu réaliser au niveau de votre région ?

La prévention est un sujet très important en tant qu'assureur. Mon agence a, par exemple, effectué des actions de sensibilisation autour de la prévention routière au profit des enfants et des conducteurs de cyclomoteur. Les enfants ont été initiés via des jeux ludiques et des équipements de sécurité ont été distribués aux conducteurs de cyclomoteurs.

Pour l'entreprise, des visites sur sites ont permis de sensibiliser sur les précautions à prendre pour la prévention des risques potentiels tels que l'incendie, les dégâts des eaux, etc. L'objectif est de préserver le patrimoine de l'entreprise et d'assurer sa pérennité en cas de sinistre.

Quel est votre rôle lors d'un sinistre et quelles sont vos actions immédiates pour la prise en charge de votre client ?

La gestion du sinistre est au cœur du métier de l'agent général d'assurance. Mon devoir d'agent est d'accompagner mon client dans toutes les étapes de sa déclaration jusqu'à son indemnisation. Un sinistre fait partie du quotidien d'un agent d'assurance, alors qu'il représente pour le client un événement traumatisant qui reste exceptionnel et donc pour lequel il a besoin d'être écouté, conseillé, accompagné et informé sur chaque étape du traitement de son dossier.

• Propos recueillis par
Atika Haimoud

Peugeot 508.

Quality time.



Expression nouvelle de la marque dans le segment des grandes routières, la Peugeot 508 allie confort et performance à des volumes parfaitement équilibrés.

Profitez d'un essai VIP pour vous glisser dans son habitacle spacieux et mettre à l'épreuve cette surprenante berline. Réservez dès maintenant au 05 22 46 48 08.

Photo non contractuelle.

PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



BMW Série 6 Gran Coupé



Le Gran Coupé est, tout naturellement, basé sur la plateforme de la Série 6 et il en reprend également le look. Avec une longueur de 5 mètres, le dernier-né de la famille Série 6 ne souffre aucunement de la greffe des deux portières arrière, bien au contraire.

Sur un segment créé par Mercedes à travers sa CLS et qui a rapidement suscité l'intérêt des autres constructeurs à l'image d'Audi avec l'A7, Porsche avec la Panamera, BMW n'avait pas encore de représentante. C'est désormais chose faite, grâce à la Série 6 Gran Coupé.

Après les versions Coupé et Cabriolet, la Série 6 accueille désormais sa dernière déclinaison, le premier coupé 4 portes de son histoire. Présenté en tant que concept à Pékin en 2010, le Gran Coupé, dans sa version définitive, est resté fidèle aux lignes élégantes qui ont, d'emblée, séduit le public.

Le Gran Coupé est, tout naturellement, basé sur la plateforme de la Série 6 et il en reprend également le look. Avec une longueur de 5 mètres, le der-

ni-er-né de la famille Série 6 ne souffre aucunement de la greffe des deux portières arrière, bien au contraire. La hauteur n'atteignant même pas le 1,40 mètre, mais qui a tout de même gagné 23 mm par rapport au coupé, a bien été exploitée pour donner au Gran Coupé un air élancé. Le profil conserve le dynamisme et la sportivité, chers à la Série 6 dans toutes ses versions.

À l'avant, le coupé 4 portes de la marque à l'hélice marque son appartenance à la famille Série 6. Arborant bien évidemment le fameux nas-eau en double haricot, le Gran Coupé se distingue par sa partie inférieure de la proue qui accueille des prises d'air métallisées ou encore des antibrouillard à LED. Le long capot est, certes, imposant, mais ses nervures donnent

Une entrée par la grande porte !



l'impression de se prolonger jusqu'à la poupe avec une fluidité déconcertante. Flancs creusés, vitres latérales dites en «pan Hofmeister» qui empiètent sur le montant arrière et où l'on retrouve, d'ailleurs, le nom Gran Coupé en transparent, il ne s'est pas seulement contenté d'intégrer deux portes, mais il affirme, davantage, sa personnalité face au coupé et au cabriolet.

A l'arrière, la poupe peut compter sur des feux plus fins, pour revendiquer une signature lumineuse qui lui est propre. Découvert par les Marocains lors de la 8ème édition de l'Auto Expo, le Gran Coupé arborait une belle robe en marron mat qui faisait ressortir ses lignes pour un effet plus impressionnant.

A bord de ce nouveau venu dans le

monde des coupés 4 portes, rien n'a été laissé au hasard. Le cockpit est tourné vers le conducteur qui a droit à un écran de format 16/9ème au milieu de la planche centrale pour naviguer entre les différentes fonctions sans quitter la route des yeux. Le cuir est, bien évidemment, légion avec des surpiqûres sur les sièges, les contre-portes, le tableau de bord... Aucun détail n'a été épargné et le rendu est une nouvelle fois à l'image de la marque qui ne déçoit pas ses incondtionnels. Grâce à l'empattement qui a gagné 113 mm par rapport au coupé, les designers munichoïses ont pu prolonger la console centrale jusqu'aux places arrière qui offrent de ce fait plus d'espace aux passagers. Le Gran Coupé a, d'ailleurs, été désigné comme un cou-

pé 4+1 places, celle du milieu n'étant pas la plus confortable pour faire de longs trajets.

Pour ce qui est des motorisations, et c'est là où BMW justifie des prix plus élevés que ceux de la concurrence, les puissances dépassent les 300 ch. Sur notre marché, qui est l'un des premiers à commercialiser la Série 6 Gran Coupé, trois moteurs seront proposés. En essence, les futurs acquéreurs auront le choix entre le 6-cylindres en ligne biturbo de la 640i qui développe 320 ch et le V8 de la 650i qui culmine à 450 ch. Les adeptes du diesel, eux, opteront pour la 640d et ses 313 ch. Mais si le Gran Coupé a amélioré son accessibilité aux places arrière, il n'en est rien du côté des prix qui démarrent à 1.053.000 DH.!



La 328i loge 245 chevaux sous son capot et qui ne demandent qu'à être lâchés. Pour cela, le mode Sport semble plus adapté. En effet, une fois enclenché, la voiture en est transformée et le dynamisme prend le dessus sur le confort.

BMW 328i

Vive le downsizing !



**C'est souvent quand il est trop tard
que vous découvrez sur quelle base
vous serez indemnisé !**

**Avec AXA,
vous pouvez
le savoir dès
la signature de
votre contrat**

Pour vous, AXA invente les barèmes sans surprise.
Grâce à ces barèmes contractuels, vous avez la possibilité dès
la souscription de votre contrat, de convenir avec votre conseiller AXA
de la valeur de votre véhicule. Vous savez ainsi à l'avance,
sur quelle base vous serez indemnisé, pour vous éviter toute
mauvaise surprise en cas de sinistre. En plus, avec les barèmes AXA,
votre prime est réactualisée chaque année.

**Avec les barèmes AXA, pas de surprise
lors de votre indemnisation**



Contactez votre
Conseiller AXA



Connectez-vous sur
www.axa.ma



Appelez le
05 20 43 95 30

réinventons /
l'assurance et l'épargne





Beaucoup de puristes ne veulent pas entendre parler de downsizing mais par moments sur certains véhicules cela ne prête vraiment pas à la critique. C'est notamment le cas de la nouvelle Série 3 avec son 4-cylindres turbo qui développe 245 chevaux, autant dire que même les adeptes du 6-cylindres en ligne, ne resteront pas indifférents. A la découverte d'une 328i démoniaque qui nous a offert de belles sensations. Attachez vos ceintures, ça va décoiffer !

Une BMW sur trois vendues est une Série 3, alors c'est tout naturellement qu'elle tient une place de choix dans la gamme de la marque bavaroise. Présentée en début d'année, la 6ème génération a, une fois encore, séduit les adeptes de la marque grâce à son évolution, certes, mais aussi à son côté conservateur en reprenant certains éléments qui font son succès de génération en génération et qui lui ont permis de se vendre à plus de 12 millions d'unités depuis 1975. Forcément face à une telle voiture, tout le monde veut faire partie de l'aventure ne serait-ce que l'espace d'une journée en la prenant en main. Quand nous avons contacté Smeia, importateur exclusif de la marque au Maroc, pour essayer la F30, nous étions loin de nous douter qu'ils mettraient à notre disposition la 328i finition Sport. Et pourtant !

Au moment de découvrir notre carrosse de la journée, nous avons eu un avant-goût à travers la clé avec des touches de rouge, que l'on retrouvera plus tard dans l'habitacle. Dans une belle robe noire, la F30 revendique son côté classique et élégant, certes, mais également sportif. Pour cette nouvelle génération, BMW a revu quelque peu la ligne de son best-seller avec notamment un capot plus plongeant qui la distingue de ses devancières ainsi qu'un profil plus marqué qui fait davantage ressortir sa silhouette. A l'avant, pour la première fois, les phares

viennent se coller au haricot central qui a également été revu pour afficher plus de profondeur que par le passé. Chaussée de jantes en alliage léger de 18" à rayons doubles, elle confirme ses intentions sportives.

A l'arrière, si la sportivité est représentée par l'embout d'échappement en chrome noir et la présence du sigle 328i, c'est plutôt le classicisme qui prime. En effet, le dessin de la poupe a évolué mais reste fidèle aux codes chers à la Série 3. Pour les feux, la F30 comme sa grande sœur F10, opte pour ceux en forme de L à Leds qui distinguent les modèles de la marque à l'hélice.

Dans l'habitacle, cette finition Sport réserve de bien bonnes surprises au conducteur et ses passagers. En cuir Dakota noir, les sièges Sport offrent au conducteur tout le confort et le maintien dont il a besoin pour la prise en main de cette belle bête. Pour contraster avec le noir, extrêmement présent dans l'habitacle, des touches de rouge ont été subtilement ajoutées avec notamment des surpiqures sur les sièges et le volant multifonction à 3 branches. La qualité de finition et de présentation ne laisse pas indifférent tant l'ensemble est harmonieux et surtout plaisant que ce soit à regarder ou toucher. Sur notre voiture d'essai l'iDrive était de la partie, avec ses différentes fonctions, notamment l'affichage des parties les plus sollicitées au moment du changement du mode de conduite. La conduite justement, le meilleur pour la fin !

Le ton est donné dès le démarrage avec une belle sonorité, certes, ce n'est pas celle d'un 6-cylindres, mais le 2.0 turbo de la nouvelle 328i s'en sort avec les honneurs. Le 4-cylindres Twin Turbo développe tout de même 245 chevaux, qui ne nous ont pas déçus, loin de là. Pour commencer en douceur, nous avons opté pour le mode EcoPro. Un

mode auquel BMW a réservé une communication spécifique, réduction de consommation et d'émission de CO2, obligeant. En effet, il compte notamment sur l'optimisation des passages de rapport et de la récupération d'énergie au freinage pour permettre à la 328i d'afficher des consommations contenues. D'ailleurs le conducteur peut garder un œil sur la récupération d'énergie sur son tableau de bord. En passant au mode Confort, la nouvelle Série 3 révèle au grand jour les réglages apportés au châssis pour justement offrir un niveau de confort jamais atteint par les générations précédentes. Mais il ne faut pas oublier que c'est une 328i qui loge 245 chevaux sous son capot et qui ne demandent qu'à être lâchés. Pour cela, le mode Sport semble plus adapté. En effet, une fois enclenché, la voiture en est transformée et le dynamisme prend le dessus sur le confort. Le Twin Turbo fait ses preuves dès les premières accélérations en nous collant bien au fond du siège. Notre véhicule d'essai était doté de la fameuse boîte auto ZF à 8 rapports avec palettes au volant qui nous ont permis de passer un agréable, ou plutôt sensationnel, moment au volant de la Série 3. Disponible dès 1250 tr/min le 4-cylindres nous a obéi au doigt et à l'œil à chaque contact avec les palettes et nous offrait de belles mélodies dès qu'il montait dans les tours. Encore plus radical, le mode Sport+ déconnecte automatiquement l'ESP pour laisser place à de belles chorégraphies, qu'il ne serait sage d'exécuter que sur circuit. Il faut avouer qu'après de telles sensations, c'est à contre-cœur que nous avons ramené la 328i à la concession. Mais nous n'avions pas vraiment le choix ! Pour ceux qui souhaitent acquérir la nouvelle F30 dans cette configuration, il faut déboursier un peu plus de 500.000 DH mais pour la 320d elle est accessible à partir de 423.000 DH.



NEW
THINKING.
NEW
POSSIBILITIES.

NEW SANTA FE



Eblouissant

349 000 DHS

Le nouveau Santa Fe possède une particularité que les autres véhicules n'ont pas... La nouvelle génération de la référence des 4x4 a le pouvoir de vous éblouir : un design totalement réinventé avec la signature « fluidic sculpture », des performances optimisées, un confort de conduite inégalé, dans la lignée du mythique Santa Fe, best-seller de Hyundai... Il brille à travers toutes ses qualités et ne manque jamais de le montrer. Vous l'attendiez tous, venez vite découvrir son nouveau visage... tout simplement fascinant !

www.hyundai.ma

[hyundai.maroc](https://www.facebook.com/hyundai.maroc)



Chevrolet Cruze

Cruze The World

Capitalisant sur le succès de la version 4 portes, la Hatchback a tout naturellement gardé la même identité visuelle à tel point qu'un passant qui ne verra que l'avant ne pourra aucunement faire la différence entre les deux versions.

La Chevrolet Cruze a su séduire le public marocain dès son lancement en version 4 portes, ce qui est loin d'être le cas de nos amis européens. Ceci a, donc, conduit les Américains à lancer une opération séduction sur le Vieux Continent, et chez nous également, avec une nouvelle version Hatchback qui s'européanise, certes, mais qui n'en oublie pas pour autant ses origines bien américaines. Lancée sur notre marché à des prix très attractifs, la Chevrolet Cruze Hatchback s'est prêtée à un test sur la route et en ville, l'occasion pour nous de vous faire découvrir ce nouveau modèle.

Les constructeurs cherchent à séduire le plus de monde possible avec un seul et même modèle pour des rai-

sons d'image, certes, mais aussi économiques qui ne sont pas à négliger, vu le contexte de crise. C'est ce qui a donc poussé l'américain Chevrolet à lancer une version Hatchback de sa Cruze. Importée sur notre marché, nous avons eu l'occasion de la prendre en main. Capitalisant sur le succès de la version 4 portes, la Hatchback a tout naturellement gardé la même identité visuelle à tel point qu'un passant qui ne verra que l'avant ne pourra aucunement faire la différence entre les deux versions. Elle reprend, en effet, la même calandre en nid d'abeille, les mêmes phares avant ainsi que le même capot proéminent. De profil, elle affiche une ligne dynamique qui se prolonge jusqu'à la poupe, donnant l'illusion d'être face à un Coupé. Cette partie arrière donne à la Cruze une identité qui lui est propre grâce, notamment, à ses nouveaux feux. Jouant la carte de la sportivité, elle a également eu droit, sur notre version d'essai, à des jantes aluminium de 17" qui lui donnent davantage d'allure. Dans une robe blanche, notre modèle d'essai a séduit les passants tant par son élégance que par sa sportivité et sa robustesse.

Reposant sur la même plate-forme que la 4 portes, elle affiche le même empattement et l'habitabilité s'en retrouve, donc, inchangée, offrant aux occupants assez d'espace pour faire un bon voy-





age, que ce soit à l'avant ou à l'arrière. Le conducteur, lui, se retrouve face à un tableau de bord joliment éclairé en bleu et offrant une bonne lisibilité.

Le volant multifonctions intègre les commandes de la radio ainsi que le régulateur de vitesse mais ce n'est pas toujours une mince affaire de les manipuler. Il pourra, ceci dit, se rabattre, sur la console centrale qui est bien plus pratique.

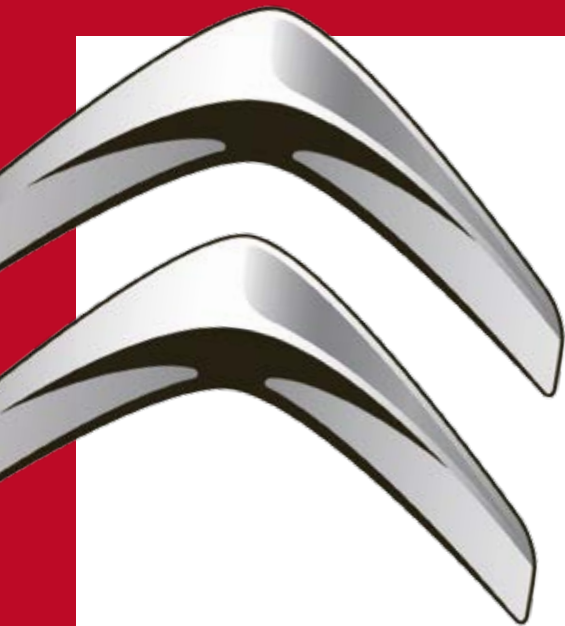
Toujours à l'avant, la Cruze offre à ses occupants un accoudoir coulissant avec rangement où ils disposent également d'une sortie Auxiliaire et USB. C'est dans cette ambiance accueillante, idéale pour les familles, que nous prenons le volant de la Cruze Hatchback. Sous le capot, elle accueille une nouvelle déclinaison du 2.0 litres diesel dont la puissance passe à 163 ch alors que celle de la 4 portes n'était que de 150 ch. Direction l'autoroute pour essayer ce bloc qui a été couplé à une boîte manuelle à 6 rapports. Dès les premières accélérations, le moteur se fait quelque peu entendre, mais se montre présent bien qu'il

pâtisse de changements de rapports assez lents. La conduite sportive n'est, donc, pas une option mais en même temps qui s'y prêterait avec toute sa famille à bord ? Mais grâce à ce bloc, la Cruze se montre plus puissante que nombre de ses concurrentes, sans oublier de faire attention à sa consommation.

En effet, lors de notre essai, en vitesse de croisière le tableau de bord affichait du 6 l/100 km, ce qui n'est pas loin des chiffres annoncés par le constructeur. En ville également la Cruze se montre très maniable bien qu'elle fasse un peu plus de 4,50 mètres.

Commercialisée à partir de 179.900 DH en essence, la Cruze 2.0 D en finition LT que nous avons essayée, est vendue à 229.900 DH. L'américaine présente un bon rapport qualité/prix et affiche une puissance supérieure à celle de beaucoup de ses concurrentes. Grâce à ses arguments arrivera-t-elle à avoir autant de succès que la 4 portes si ce n'est plus ? Nous pourrions parier là-dessus.





Citroën C-Elysée

«Aux Champs Elysées»



28

Basée sur la plate-forme de la 301, elle en reprend, certes, quelques éléments mais s'en distingue grâce aux codes stylistiques de Citroën.

Joe Dassin en a fait rêver plus d'un avec sa chanson «Aux Champs Elysées» évoquant la mythique avenue parisienne. Aujourd'hui en lançant la C-Elysée Citroën exporte le rêve à l'étranger. Quelque temps seulement après la révélation de la Peugeot 301 destinée aux pays en voie de développement, c'était l'heure pour sa cousine chevronnée de se montrer au public. En Chine, le nom C-Elysée est bien connu surtout par les chauffeurs de taxis qui ont adopté cette ZX rebadgée dès 1992. Il était donc temps de lui donner un second souffle et d'en faire profiter d'autres

pays outre la Chine.

Basée sur la plate-forme de la 301, elle en reprend, certes, quelques éléments mais s'en distingue grâce aux codes stylistiques de Citroën. Les designers de la marque avaient pour but de dessiner des lignes équilibrées et séduisantes qui mettraient en valeur sa silhouette tricorps. Il faut dire qu'ils ont accompli leur mission. A l'avant, nul doute sur l'appartenance de la C-Elysée qui est dotée d'une large calandre chromée avec les chevrons au milieu. Si, elle a eu droit à un capot coiffant et nervuré différent de celui de sa cousine



la Peugeot, elle lui emprunte ceci dit son pare-brise. Grâce à une ceinture de caisse haute, des voies larges et des ailes bombées, elle réussit à allier élégance et robustesse pour répondre aux besoins d'une clientèle très diversifiée dans les marchés où elle sera commercialisée. Son profil dynamique se prolonge jusqu'à la poupe avec sa fameuse malle tant appréciée en Chine notamment.

Avec ses 4,44 mètres de long, la C-Elysée gâte ses occupants en matière d'habitabilité. Tout comme à l'extérieur, les maîtres-mots dans l'habitacle sont la robustesse et l'élégance que l'on re-

trouve dans le choix des matériaux et leur assemblage. Selon les niveaux de finition, des touches de chrome et autres bandeaux décoratifs font leur apparition sur la planche de bord. Dans le souci de s'adapter aux différentes routes sur lesquelles elle va bientôt rouler, Citroën a pris en compte plusieurs facteurs au moment de la conception de la C-Elysée. Ainsi, elle dispose d'une garde au sol importante, des pneus adaptés et une protection sous-caisse complémentaire, grâce à ces éléments elle pourra sûrement survivre aux nids-de-poule casablancais par exemple.

Sur le volet des motorisations, la berline française a, entre autres, été dotée du nouveau VTi 72 adapté aux carburants des pays les moins développés qui promet une durabilité dans «des conditions d'utilisation sévères». Autre nouveauté en essence c'est le VTi 115 alors qu'en diesel c'est le HDi 92 qui a été plébiscité pour avoir déjà fait ses preuves sur plus de 6 millions de véhicules. Commercialisée vers la fin de cette année, la C-Elysée devrait attirer la clientèle grâce à un rapport prix/prestations intéressant. Les tarifs commencent à partir de 119.900 DH en essence et 144.900 DH en diesel.



Le nouveau SUV de Fiat

«C'est Freemont bien !»

Agressif à l'extérieur pour s'aventurer hors des routes fréquentables, le Freemont montre un visage tout autre à l'intérieur.

Découvert par le public marocain, comme beaucoup d'autres nouveautés, à l'occasion de l'Auto Expo, le Fiat Freemont dans sa version 4x2 et 4x4 s'est prêté à l'exercice des test drive tantôt sur le goudron pour le premier, tantôt en hors piste pour le deuxième. Dans une ambiance conviviale, il fait oublier ses dimensions et son look américain pour dévoiler au monde entier son côté italien et son appartenance à la marque Fiat. Jusque-là, le Groupe Fiat restait loin du



segment des 4x4 mais depuis l'alliance avec Chrysler, la donne a changé. Le constructeur italien a pu enrichir sa gamme et investir des segments, de plus en plus prisés par les automobilistes, et où il était absent. Pour cela Fiat a utilisé la plate-forme du Dodge Journey pour

sortir un Fiat Freemont répondant aux exigences et aux standards européens, notamment. Pour faire plus ample connaissance avec le dernier (gros) bébé de la marque turinoise, Fiat Group Automobiles Maroc a organisé des essais au Mazagan.



Sur le parking, une dizaine de véhicules était alignée avec les 4x2 d'un côté et les 4x4 d'un autre qu'il est possible de différencier grâce aux jantes notamment. Avant de monter à bord, le Freemont invite à un petit voyage pour découvrir son imposant gabarit. Avec des dimensions de 4,89 mètres de long, 1,88 mètre de large et 1,72 mètre de haut, il est bien plus compact qu'on ne le pense. Grâce à sept places il se situe à mi-chemin entre les SUV et les monospaces, ce qui n'est pas pour déplaire aux familles nombreuses qui partent à l'aventure. Accueillant une calandre inédite, il affiche une face avant bien agressive avec un boudier et des pare-chocs redessinés qui le distinguent de son cousin américain. Agressif à l'extérieur pour s'aventurer hors des routes fréquentables, le Freemont montre un visage tout autre à l'intérieur. Chaleureux et très accueillant, l'habitacle plaira à tous les occupants d'autant plus qu'ils ont le choix entre la 2ème et la 3ème rangées. Comme tout monospace qui se respecte, l'italien offre une modularité exemplaire. Pour un accès facile, il adopte des portes à 90° et des sièges repliables en portefeuille et coulissant pour se glisser à la 3ème rangée qui compte 2 sièges avec dossiers inclinables et escamotables dans le plancher. Pour ce qui est des espaces de rangement, ce n'est pas ce qui manque avec près d'une vingtaine pour un total de 140 dm³.

Après un briefing rapide des équipes d'Alain Galzot, toujours fidèle au poste, il est temps de découvrir le potentiel de ce nouvel italien. Le premier groupe en 4x2 se dirige vers une route goudronnée où son châssis typé confort fait ses preuves. Conducteur et passagers profitent de la route sans la subir pour autant. Grâce au 2.0 Multijet de 170 ch et à une boîte manuelle à 6 rapports bien étagée, le Freemont réussit à faire oublier ses 1.870 kg. Agréable à conduire, il sera un bon compagnon de route pour les longs voyages. De retour sur le parking, il est temps de prendre le volant de la version AWD (All Wheel Drive). La version 4x4 a droit, de série, à la boîte automatique à 6 rapports d'origine Chrysler qui prend un peu de temps avant de réagir ce qui est



tout à fait normal puisqu'elle a été conçue pour les routes américaines où les lignes droites sont dominantes.

Dans un petit parcours off-road au milieu du parcours de golf, le Freemont avec sa garde au sol d'un peu plus de 20 cm est dans son élément entouré d'arbres et de pistes caillouteuses. Cette AWD roule principalement en deux roues motrices et ce n'est que le besoin s'en ressent qu'elle déclenche automatiquement le mode 4x4, surtout pour améliorer le confort de conduite et l'aspect sécuritaire. Contrairement à ce que l'on pensait et au vu du succès des 4x2 sur notre marché, le Freemont déroge à la règle et plus de 70% des unités vendues jusque-là sur notre marché qui sont des AWD. Proposé à partir de 295.000 DH, l'italien fait une entrée fracassante sur notre marché et le public n'est pas indifférent à son charme ni à ses autres atouts, d'ailleurs.



Entretien avec Youssef Baghdadi

Directeur général adjoint et directeur du pôle développement commercial de Wafasalaf

«Wafasalaf confirme sa position de N°1 du secteur»

Youssef Baghdadi tient à préciser que cette filiale du groupe Attijariwafa bank poursuit sa volonté d'être un acteur structurant du marché et un levier de développement économique et social.

32



ALM : Comment évolue le marché du crédit auto au Maroc ?

Youssef Baghdadi : À fin octobre 2012, le marché automobile au Maroc est sur une bonne tendance puisque les ventes affichent une progression de + 14,7%. Selon les spécialistes, le marché devrait clôturer en 2012 à 130.000 unités ce qui devrait constituer un record. A noter que le marché en 2011 s'est accru de +8,32 % à 112.099 unités. Pour ce qui est du financement Auto, les chiffres du secteur, selon les déclarations de l'APSF, ressortent une croissance des encours de + 17,3 %. Cette croissance est liée au recours important au financement et à la tenue du salon Auto durant le 2ème trimestre 2012.

Quelle est la part de marché de Wafasalaf dans le segment du crédit auto?

A fin septembre 2012, Wafasalaf confirme sa position de N°1 du secteur, au niveau des volumes de production, en parts de marché et sur l'ensemble des secteurs d'activité : 30 % en financement automobile, 26,3 % en prêts non affectés et 72,9 % en équipement de la maison.

En quoi se distingue l'offre de Wafasalaf par rapport à la concurrence ?

Notre offre inclut un ensemble de services associés au produit du financement qui permettent à Wafasalaf de se positionner en tant qu'acteur leader bénéficiant de la meilleure notoriété sur le marché. Notre offre de services s'articule autour de la proximité à travers un réseau de 44 agences dont 21 dédiées à l'automobile, une organisation commerciale dédiée avec une ligne de métier automobile spécialisée, une équipe commerciale professionnelle constamment sur le terrain au service du client et du partenaire distributeur, des offres de

financement adaptées aux différents segments de clientèle et un service adapté au marché basé sur la rapidité du traitement en délai de réponse et en délai de financement.

Quels sont vos projets de développement dans ce segment ?

En tant que leader du secteur du crédit à la consommation au Maroc, Wafasalaf poursuit sa volonté d'être un acteur structurant du marché et un levier de développement économique et social. Notre stratégie de développement est basée sur la consolidation de trois axes. D'abord, le client est au centre de l'organisation avec une organisation basée sur les lignes de métiers concentrées sur leurs marchés respectifs avec un pilotage renforcé et une proximité plus importante. Ensuite, le renforcement de la qualité de service vis-à-vis des clients et des partenaires avec une politique de proximité avec nos clients basée sur des enquêtes de satisfaction client permanentes afin de répondre au mieux à leurs besoins et exigences. Et enfin l'efficacité opérationnelle. Dans un contexte de plus en plus exigeant, l'efficacité opérationnelle est un levier important que Wafasalaf investit encore plus afin de rester dans les normes requises et assurer ainsi la meilleure qualité de service au meilleur coût. Par ailleurs, Wafasalaf a renforcé l'axe de développement de nouveaux métiers basés sur la prestation de services pour le compte de tiers, soit en mode de gestion pour compte ou en mode providing intégrant la fourniture de services clés en main adaptés aux besoins des partenaires allant de l'acceptation et la prévention du risque en amont jusqu'au recouvrement des créances impayées de toute nature.

• **Propos recueillis par**
Atika Haimoud

HONDA
The Power of Dreams

NOUVELLE
CIVIC MYTHIC

40 ans de révolution permanente.



Photo non contractuelle

De génération en génération, la Civic a toujours été fidèle à son concept: surprendre le conducteur à travers ses technologies et son design.

La nouvelle Civic surprend encore aujourd'hui par son style futuriste et ses équipements novateurs de série:

Caméra de recul • Système Start & Stop • Hill start • Sélecteur econ • Sièges arrières "magiques" à assises relevables
• Régulateur et limiteur de vitesse • Jantes aluminium 17" • Phares antibrouillard • feu de jour à LED...

NOUVELLE
CIVIC à partir de **199.000 dh**



Casablanca : Univers Motors, Tél: 05 22 79 78 40 - Tanger : Univers Motors, Tél: 05 39 31 30 53 - Rabat : Dynamic Auto, Tél: 05 37 28 24 40/28 - Marrakech : Narjisse Auto, Tél: 05 24 43 43 24
El Jadida : Z-Tronic, Tél: 05 23 37 37 17 - Fès : Belle Auto, Tél: 05 35 65 85 58 - Meknès : Sicar Auto, Tél: 05 35 52 52 49 - Tétouan : Global Motors, Tél: 05 39 96 44 27 - Agadir : Sté. kerbid,
Tél : 05 28 84 22 63 - Agadir : Concession Motors Co. Tél : 05 28 28 89 98 - Oujda : Auto Bilan, Tél: 05 36 70 09 99



Jaguar F-Type

Attendue depuis très longtemps par le public qui a pu suivre ses différents essais camouflés, la Jaguar F-Type a finalement dévoilé ses lignes et ambitions à l'occasion du Mondial de Paris en septembre dernier. Un lancement qui permet à la marque anglaise de faire un retour des plus remarquables dans la catégorie des voitures de sport.

La nouvelle Jaguar F-Type signe le retour de la marque à ses origines : un cabriolet sportif à deux places axé sur les performances, l'agilité et l'implication du conducteur. La F-Type perpétue une lignée sportive remontant à plus de 75 ans et qui a donné naissance à des voitures qu'il serait difficile d'oublier. La philosophie qui a présidé à la conception de la F-Type s'appuie sur l'expertise de Jaguar dans le domaine de l'utilisation de l'aluminium.

À partir de la dernière génération d'architecture aluminium légère et rigide qui a fait la réputation de Jaguar, la F-Type bénéficie d'une distribution des masses parfaitement équilibrée permettant l'exploitation totale de la dynamique de sa propulsion. L'utilisation extensive de programmes de Conception assistée par ordinateur pour la F-Type a même permis le développement d'un nouveau berceau avant en aluminium et donc plus léger. S'inspirant du concept C-X16 dévoilé en 2011, l'avant de la F-Type réinterprète la grille Jaguar audacieuse et angulaire point de départ du capot enveloppant et musclé avec son «bossage» caractéristique.

La très importante ligne de cœur commence à la lame qui divise les «branchies de requin» de chaque côté de la grille avant de coduire le regard vers le haut de l'aile avant la mise en valeur par les phares bi-xénon et les feux de jour LED intégrés, puis vers la

porte et l'arrière de la voiture où elle disparaît tout en grâce. Tout comme les cockpits d'avions de chasse, les commandes sont regroupées par fonction de façon ergonomique. L'inspiration aéronautique continue avec le sélecteur de la transmission à huit rapports SportShift en forme de joystick. Les aérateurs en haut du tableau de bord ne s'ouvrent que sur commande du conducteur ou d'algorithmes complexes ; ils restent discrètement cachés le reste du temps. L'expertise de Jaguar dans les architectures en aluminium a été essentielle pour faire la F-Type. Pionniers dans l'utilisation

de carrosseries monocoques en aluminium sur de grands volumes, les ingénieurs Jaguar ont pu utiliser leur expérience de plus de dix ans afin d'atteindre pour la F-Type, les deux objectifs de poids réduit et de rigidité extrême. Le résultat est que la carrosserie nue ne pèse que 261 kg. Ceci contribue évidemment au niveau élevé d'agilité, d'accélération, de freinage, d'économie et de faibles émissions. La réduction des portes-à-faux avant et arrière a permis de concentrer plus de masse entre les essieux et d'améliorer la stabilité pour une confiance accrue du conducteur.





Renouveau du félin

La position de conduite de la F-Type est 20 mm plus basse que celle de la XKR-S ; le centre de gravité s'en trouve donc abaissé pour permettre au conducteur de ne faire qu'un avec sa voiture. Attendue sur notre marché à partir de mai 2013, la F-Type sera commercialisée dans ses 3 versions.



Equipée d'un V6 développant 340 ch couplé à une boîte automatique à 8 rapports, elle voit sa puissance grimper à 380 ch dans la version S. Ceux qui recherchent les sensations extrêmes opteront pour la V8 S et ses 495 ch. Il ne reste plus qu'à attendre les prix de la british.





La Honda Insight se distingue par son aérodynamisme et ses lignes épurées. À l'avant, elle a droit à une calandre qui lui est propre et qui affirme sa vocation hybride à travers, entre autres, des clignotants entourés de bleu.

Honda Insight

Perspicacité japonaise

En lançant la Honda Insight sur notre marché, Univers Motors offre à un public, pas tout à fait initié à cette technologie, une alternative à la Prius de Toyota. Grâce à son design, sa technologie et surtout son prix, elle tentera de séduire les Marocains qui n'arrêtent plus de se plaindre des prix du carburant.

Présentée au Salon de Francfort en 2011, la Honda Insight, qui en est à sa seconde génération, vient d'être lancée sur notre marché. Au-delà de son look fortement inspiré de la Civic, elle peut compter sur sa technologie hybride et ses consommations contenues pour faire parler d'elle sur notre marché et plus précisément sur un segment où elle n'a qu'une seule rivale nommée Prius. Pour son lancement, l'Insight ne prend pas de risque et table sur des ventes d'une trentaine d'exemplaires par an, en attendant que le public prenne conscience des avancées de la technologie hybride et de ses répercussions tant au niveau économique qu'écologique. Esthétiquement, la Honda Insight se distingue notamment par

son aérodynamisme et ses lignes épurées. À l'avant, elle a droit à une calandre qui lui est propre et qui affirme sa vocation hybride à travers, entre autres, des clignotants entourés de bleu.

Profitant d'un profil résolument dynamique, l'Insight pâtit quelque peu de sa partie arrière à laquelle elle a intégré un pseudo-extracteur dans la partie basse du bouclier.

À l'intérieur, l'ambiance de l'Insight est typique des Honda avec, notamment, une bonne ergonomie et une bonne position de conduite. Respirant la modernité, l'habitacle accueille un tableau de bord à deux niveaux. En plus de son armada d'équipements, elle peut également compter sur son habitabilité. En effet, pour offrir à ses passagers un habitacle spacieux, la firme japonaise a logé la batterie sous le coffre et a augmenté la garde au toit. Pour ce qui est de l'espace de rangement, elle dispose d'un volume de coffre de 358 dm³ et cela peut aller jusqu'à 584 dm³ grâce aux sièges arrières rabattables 60/40 à l'horizontale. Mais le point le plus important dans la présentation de cette nouvelle Insight est sans conteste sa motorisation.

Elle profite de l'expertise de Honda dans le domaine des systèmes hybrides à travers le système d'assistance moteur intégrée (IMA), associant un moteur essence à 4-cylindres à un moteur électrique. Grâce à ce système, la Honda Insight affiche une consommation mixte de 4,1 l/100 km et des émissions de CO₂ d'à peine 96 g/km. Ces économies sont aussi réalisées grâce à la transmission à variation continue (CVT) ainsi que des technologies telles que l'«Idle Stop» ou encore le système d'aide à la conduite écologique.

Pour son introduction sur notre marché, la Honda Insight a bien choisi son moment. Proposée en une seule finition mais 8 couleurs différentes, elle est disponible à 269.000 DH. Alors les Marocains sont-ils prêts à faire des économies et se convertir à l'hybride ? Seul le temps nous le dira.





Page

La Tous Risques IKTISSADIA de **Wafa** , à partir de **1 Dh*** par jour, elle vous assure tous les jours !

La Tous Risques IKTISSADIA est une garantie qui vous couvre en cas de dommage de votre voiture suite à un choc avec un autre véhicule, que votre responsabilité soit engagée ou pas (fautif ou non fautif). Elle vous couvre également en cas de renversement de votre voiture sans choc préalable.

Cette garantie est accessible à partir de 1 Dh par jour.



تأمين الوفاء
Wafa Assurance

* Cette garantie vient en complément de votre assurance « Responsabilité Civile » qui est obligatoire

Wafa Assurance société anonyme au capital de 350 000 000 DH. Siège social : 1, boulevard Abdelmoumen, Casablanca.

Agréée en tant que compagnie d'assurance au sens de la loi 17-99 par décision du ministère des finances sous n° 52-06 en date du 6 janvier 2006. RC 31.719.



Honda Accord Restylage Accord(é)

38

Lancée en 2008, il était temps pour la génération actuelle de la Honda Accord de passer par la case restylage comme c'est souvent le cas pour les modèles qui arrivent à mi-carrière.

La 8ème génération de la Honda Accord s'offre un restylage de mi-carrière et continue son bonhomme de chemin sur notre marché. La familiale japonaise se refait une beauté et malgré son statut d'outsider face aux allemandes, elle plaît au public marocain qui pourra découvrir les modifications apportées à ce modèle. Lancée en 2008, il était temps pour la génération actuelle de la Honda Accord de passer par la case restylage comme c'est souvent le cas pour les modèles qui arrivent à mi-carrière. Présentée à Genève en 2011, elle arrive aujourd'hui sur notre marché. Mais elle ne s'est pas seulement contentée de quelques retouches stylistiques puisqu'elle a aussi revu sa tenue de route et ses motorisations pour en réduire les émissions de CO2. Côté look, l'Accord a principalement retravaillé sa face avant pour s'affirmer davantage. Elle intègre désormais une nouvelle grille de calandre plus massive et où le chrome est légion. Bien

évidemment, les blocs optiques ont été revus pour lui procurer un nouveau regard plus félin et plus sportif qui annonce les intentions de l'Accord. Ces blocs ont été dotés d'un nouveau système d'éclairage d'intersection qui passe automatiquement des feux de route aux feux de croisement en cas de besoin. Toujours à l'avant, les boucliers ont, également, eu droit à quelques retouches pour gagner en finesse également par rapport à la version précédente. De profil, la nipponne a su conserver son allure statuaire qui plaît au public. La poupe n'a pas échappé à l'opération chirurgicale mais elle n'a pas fait dans la fantaisie puisque seuls les feux sont concernés avec une teinte rouge plus accentuée. De nouvelles jantes 17 pouces font leur apparition dans le catalogue ainsi que 3 nouvelles teintes de carrosserie. Conservant sa longueur de 4,72 mètres, elle a évolué tout en restant fidèle à elle-même. Autant dire qu'il faut vraiment avoir l'œil pour dis-

tinguer cette Accord restylée de la version précédente. Dans l'habitacle, également, les changements ont été très subtils avec notamment de nouvelles garnitures sur la planche de bord, les contreportes, les poignées de portière et celle du frein à main. Autre modification d'ordre esthétique pour une ambiance, qui plaira aux jeunes, au niveau du repose-pied qui est rétro-éclairé en bleu ou en rouge selon les finitions une fois que les phares sont allumés.

Pour ce qui est du confort à bord, la Honda Accord n'a rien à envier à ses concurrentes et offre au conducteur la possibilité de mémoriser sa position de conduite qu'il peut retrouver par la simple activation d'un bouton. A l'arrière, la banquette a laissé place à des sièges séparés qui en plus d'offrir plus de confort, permettent une certaine flexibilité pour une augmentation de volume de chargement. Un travail a également été fait pour améliorer l'insonorisation du véhicule, toujours dans le souci d'offrir

aux occupants tout le confort qui leur permettra de faire de bons voyages à bord de la japonaise.

Mais comme c'est souvent le cas pour les restylages, Honda en a profité pour apporter des améliorations à sa technologie et à ses différentes mo-

torisations pour réduire leurs émissions.

Dotée de l'Assistant de stabilité du véhicule (VSA), la Honda Accord a eu droit à un nouveau système d'amortisseurs qui s'adapte aux différents modes de conduite. Pour ce qui est des motorisations, le public marocain a le choix entre deux essence et une diesel. Ainsi le 2.0 i-VTEC affiche une puissance de 156 ch alors que le 2.4 i-VTEC développe 200 ch. Pour ce qui est du diesel, le 2.2 i-DETEC peut compter sur ses 150 ch et son couple de 350 Nm pour afficher une vitesse maximale de 212 km/h. Commercialisée à partir de 305.000 DH, la Honda Accord a, certes, modifié certains de ses aspects mais elle reste toujours accessible pour un public marocain qui recherche de belles alternatives aux allemandes dominant le marché.



Entretien avec Eric Gosse

Directeur général Total Maroc

«Nous aurons d'autres choses à dire en 2013»

Nous sommes lucides et nous savons bien qu'augmenter le prix des produits que nous produisons va forcément avoir un impact sur la demande et donc nos ventes

ALM: Quelle sera la prochaine étape après la certification de Total Maroc?

Eric Gosse : Nous allons tout simplement faire ce que nous avons dit que nous allions faire : investir dans les infrastructures pétrolières, dans notre réseau de distribution, investir aussi dans notre relation commerciale avec nos clients, conserver ce haut niveau d'exigence qui est le nôtre et qui s'illustre par de nombreuses certifications en qualité (ISO 9001) comme sur l'environnement (ISO 14001) ou sur la sécurité industrielle. Cette certification ISO 9001 de notre système de management de la qualité carburant est très importante pour nous, elle est une preuve tangible que nous mettons tout en œuvre pour fournir à nos clients un carburant de qualité irréprochable.

Y a-t-il une stratégie particulière pour attaquer la nouvelle année?

Une nouvelle année n'est pas une rupture en soi, c'est juste une manière de mesurer le temps qu'ont trouvé certaines sociétés. Je remarque d'ailleurs que tout le monde ne mesure pas forcément de la même manière ce qui est communément appelé une «année».

Peut-être voulez-vous me demander si nous avons de bonnes résolutions pour la nouvelle année puisqu'en général, c'est le moment de le faire. Je crois que Total va essayer de garder la ligne, de ne pas prendre d'embonpoint, la période ne s'y prête pas, que nous allons essayer de conduire prudemment. Il y a tant d'accidents sur la route des entreprises qu'il faut être prudent. Et nous allons nous efforcer d'être optimistes car c'est la seule manière raisonnable de voir l'avenir.

Comment se porte le marché marocain des carburants?

Pour être honnête avec vous, nous avons été habitués à mieux. Ceci étant dit, d'autres ont plus de difficultés que nous. Le marché européen des carburants est en baisse, par exemple, assez nette d'ailleurs. Certaines autoroutes européennes voient leur trafic baisser de 10% ou plus. Au Maroc, il

est en hausse et probablement à deux chiffres, même si les chiffres 2012 ne sont pas encore publiés. Tout est souvent relatif et si la croissance marocaine est conforme en 2013 aux analyses économiques publiées est de l'ordre de 4-5%, le marché va repartir. Je ne pense pas qu'il faille forcément fonder des décisions longues du type investissements ou embauches sur des ressentis conjoncturels si en même temps nous disposons d'indices solides indiquant que les trends en place, de croissance en particulier, se poursuivent. Il reste néanmoins une inconnue réelle sur 2013 qui est la réforme de la Caisse de compensation. D'un côté les pétroliers subissent des coûts de financement très élevés en raison de l'importance de la dette accumulée à leur égard et attendent probablement tous avec impatience une réforme dudit système de compensation. D'un autre côté, nous sommes lucides et nous savons bien qu'augmenter le prix des produits que nous produisons va forcément avoir un impact sur la demande et donc nos ventes, même si celui-ci est difficile à chiffrer.

Quelles sont vos perspectives?

Nous sommes optimistes pour le marché dans son ensemble et pour notre position sur ce marché. Nous voulons offrir à nos clients une offre moderne, rajeunie, qui colle à leurs attentes, de qualité et dans laquelle ils peuvent avoir confiance. C'est aussi le sens de notre démarche de certification qualité sur les carburants. Nous aurons d'autres choses à dire en 2013 sur ce thème. Laissons un peu de surprise et d'étonnement.

• Propos recueillis par
Houda El Fatimi



SANAD AUTO MOUMTAZ

Roulez serein

Impact



Entreprise privée régie par la loi 17/99 portant code des assurances

L'assistance gratuite et des réductions sur les garanties annexes

Pour bien assurer son véhicule, Hassan a choisi Sanad Auto Moumtaz. Il bénéficie de garanties gratuites et d'importantes réductions sur l'assurance vol, incendie, tierce, bris de glaces, dommage collision et en cas d'accident, de panne, de vol ou d'incendie, il a droit à de véritables services d'assistance. Avec Sanad Auto Moumtaz, roulez serein. www.sanad.ma

SANAD  **سناد**

L'ASSURANCE QUI VOUS LIBÈRE

Système de management de la qualité du carburant : Total Maroc certifié ISO 9001:2008

À travers une politique volontariste, Total Maroc s'engage depuis plusieurs années à offrir à ses clients des produits et services de qualité. Un engagement et une implication de l'ensemble de ses équipes, reconnus aujourd'hui par l'obtention de la certification ISO 9001:2008 de son système de management de la qualité de ses carburants.

Total Maroc est aujourd'hui le premier distributeur pétrolier au Maroc à disposer de la certification ISO 9001:2008 de son système de management de la qualité des carburants, délivrée par l'organisme AFNOR. Une certification qui vient récompenser les efforts de Total Maroc pour assurer un degré élevé de contrôle et de suivi lors de toutes les étapes de manipulation du carburant, de l'approvisionnement à la distribution finale en passant par le stockage et le transport. Objectif : livrer à ses clients des carburants de qualité irréprochable.



AVIS D'EXPERT

Abdeslam RHNIMI
Directeur exploitation - Total Maroc

• Quels sont les tests effectués sur le carburant pour en garantir la conformité qualité ?

Plusieurs tests sont réalisés sur des échantillons prélevés à toutes les étapes de manipulation du carburant : en amont à l'achat de cargaisons, à la raffinerie, aux dépôts de stockage et en stations-service. Ces contrôles veillent à vérifier la conformité du carburant aux exigences de qualité définies par les normes en vigueur. La norme marocaine comprend 16 tests pour le gasoil et 20 pour le super.

Les principales caractéristiques pour le gasoil sont la distillation, la densité, la teneur en soufre, le point éclair et l'indice de cétane. Pour le supercarburant, les tests essentiels portent sur la distillation, la densité, l'indice d'octane et la stabilité à l'oxydation.

• Quelles sont les mesures adoptées en cas de non-conformité d'un carburant en station ?

Des mesures immédiates sont prises par les équipes de contrôle. La vente de carburant est arrêtée et le produit repris par Total Maroc.

Après analyses et détermination des causes de la contamination, des mesures correctives sont mises en place.

• Quel sont les bénéfices de la certification ISO 9001:2008 obtenue par Total Maroc ?

Grâce à cette certification, nos clients ont la garantie de trouver dans nos stations-service des carburants dont le processus de contrôle qualité est maîtrisé de bout en bout, de l'approvisionnement jusqu'au réservoir du client, en passant par le stockage et la livraison.



LE PROCESSUS QUALITÉ

Une vigilance de tous les instants

1

LE DÉCHARGEMENT

Lors du débarquement du carburant, un laboratoire indépendant analyse la qualité du carburant, acheté localement ou importé, avant sa réception par Total Maroc.



2

LE STOCKAGE

Ce même laboratoire, certifié ISO 9001:2008, réalise des tests sur le carburant stocké et s'assure de la préservation de sa qualité et de sa conformité avec la réglementation marocaine.



3

LA LIVRAISON

Les camions TOTAL sont équipés d'outils de géolocalisation qui permettent d'assurer une traçabilité en temps réel du carburant transporté. La qualité des équipements et la propreté des camions garantissent la livraison d'un produit conforme aux exigences de qualité.



4

LA DISTRIBUTION

Total Maroc fournit à l'ensemble de ses stations-service les outils nécessaires à la vérification quotidienne des carburants et veille à l'entretien régulier des cuves et des équipements.



5

LES CONTRÔLES RÉGULIERS

Des laboratoires mobiles indépendants, certifiés ISO 9001:2008, sillonnent le pays et effectuent des tests en stations-service. Dotés des meilleurs équipements, ils sont capables de contrôler sur place la qualité des carburants servis aux clients.



Vous ne viendrez plus chez nous par hasard TOTAL

Rejoignez-nous sur



www.total.ma

Ce que veulent les **Clients**

Je veux une qualité
de carburant irréprochable

EXCLUSIVITÉ



Grâce à l'obtention de la certification ISO 9001:2008, délivrée par l'organisme AFNOR, pour son système de management de la qualité, Total Maroc propose à ses clients un carburant de qualité irréprochable.



Vous ne viendrez plus chez nous par hasard **TOTAL**



Hyundai Santa Fe

L'«Experience Hyundai» au Sud du Maroc

Le Santa Fe n'a pas hésité à revoir entièrement son look pour marquer une franche rupture avec son prédécesseur. En effet, il interprète et présente au grand jour sa nouvelle orientation stylistique Storm Edge.

Ce n'est pas un hasard si Hyundai a choisi le titre de Experience Hyundai pour sa présentation du tout nouveau Santa Fe dans le sud marocain. En effet, les journalistes conviés à l'essai ont vécu une belle expérience sur les routes d'Agadir au volant du SUV à succès de la marque. Présentation d'un véhicule qui ne cesse d'évoluer sur un tracé particulier qui lui a permis de se mettre en valeur à plusieurs niveaux.

Pour ses essais Afrique-Asie Pacifique, Hyundai a opté pour le Maroc et plus exactement Agadir qui a accueilli une cinquantaine de journalistes pour l'occasion. Après la présentation du véhicule et du programme réservé par l'organisation, une horde de Santa Fe s'est présentée aux participants sur le parking afin que chacun puisse prendre le véhicule qui lui a été désigné. Noir, blanc, argenté, bleu océan, manuel ou automatique... il y en avait pour tous les goûts.

Petit tour avant de monter à bord pour voir les changements opérés sur cette 3ème génération. Le Santa Fe n'a pas

hésité à revoir entièrement son look pour marquer une franche rupture avec son prédécesseur. En effet, il interprète et présente au grand jour sa nouvelle orientation stylistique Storm Edge et dont la philosophie veut qu'il s'inspire «d'images fortes et dynamiques créées par la nature lors de la formation d'une tempête». Il faut dire que cela lui réussit puisqu'il affiche un look plus dynamique et plus nerveux avec notamment un regard plus prononcé et une imposante calandre chromée à 3 barres verticales. L'impression de dynamisme est confirmée de profil grâce à l'alliance entre une ceinture de caisse haute et une hauteur de pavillon plutôt faible. La poupe a également eu droit à sa révolution avec des lignes fluides et de nouveaux feux en phase avec les ambitions du SUV coréen. C'est bien beau tout ça, mais il est temps de voir si le ramage est à la hauteur du plumage.

Avant de prendre la route, les comptes devaient être remis à zéro pour se conformer aux indications du road book



au mètre près. En effet, chaque étape était extrêmement détaillée avec toutes les indications possibles pour que personne ne puisse se tromper. Distance, panneaux de signalisation, limitation de vitesses, présence de ronds-points (qui ne manquent pas dans la région !), tout y figurait !

La vingtaine de Santa Fe dans la ville suivaient assidûment le «pace car» qui n'a pas failli à sa mission. Dès le premier kilomètre, une succession de ronds-points permet de se faire une idée, plutôt bonne, sur la maniabilité du véhicule malgré son gabarit. Après cette mise en bouche, le Santa Fe peut faire ses preuves sur une route aux paysages magnifiques que le conducteur ne peut pas vraiment contempler

tant il doit se concentrer sur les virages qui se présentent. Sur notre voiture d'essai, la présence de la boîte automatique nous a permis de savourer davantage la conduite. A chaque sollicitation du pied droit, la cavalerie au nombre de 197 que développe le 2,2 CRDi, qui a déjà officié sur l'ancienne génération, a répondu présente sans que son bruit n'envahisse l'habitacle. En effet, le Santa Fe peut se vanter de son insonorisation et de l'isolation du bloc diesel dont il a fait l'objet pour le plus grand bonheur des occupants. Ces derniers se retrouvent dans un habitacle spacieux et dont la qualité a été revue à la hausse. Nouvelle planche de bord, une instrumentation dont la précision et la lisibilité sont à louer et

surtout une bonne ergonomie. C'est donc dans un habitacle confortable que le parcours se poursuit, toujours suivant le fameux road book extrêmement précis, Hyundai nous a réservé des pauses bien originales, notamment sur la plage où plusieurs activités attendaient le convoi.

La 3ème génération du Santa Fe qui sera chez nous dans quelques mois verra ses tarifs légèrement augmentés, montée en gamme oblige. Mais face à ses concurrents, le SUV coréen présente toujours des arguments infaillibles auxquels le public n'est pas indifférent. Patience donc pour découvrir le tout nouveau Santa Fe et vivre «l'Experience Hyundai».■



Hyundai Veloster

Le coupé qui sort du cadre

46

A l'intérieur, sportivité et modernité s'entremêlent pour offrir aux passagers un habitacle chaleureux, certes, mais qui prône la sobriété. Les matériaux utilisés et la qualité de finition sont toujours au rendez-vous.

Hyundai est aujourd'hui présent sur tous les segments. Le constructeur coréen ne cesse de produire des modèles qui le représentent de la plus belle manière sur les différents marchés qu'il investit. Après le Genesis Coupé, que l'on voit circuler sur nos routes, Hyundai s'essaie à un nouveau «genre» de coupé à travers son Veloster. Unique en son genre, il suscite une certaine curiosité dès qu'il pointe le bout de sa calandre. Tel a été le cas, lors de sa présentation à l'Auto Expo sur une plate-forme inclinée à l'écart des autres modèles de Hyundai, aussi nouveaux soient-ils.

Comment définir cette voiture. Ce n'est pas une trois portes, mais pas une quatre portes non plus, telle que le commun des mortels les connaissent. C'est un coupé 2+1, il ne s'agit pas de places là mais de portes ! En effet, la singularité du Veloster réside dans la portière arrière qui se trouve uniquement du côté passager. Beaucoup risquent de s'y méprendre s'ils observent cette création de Hyundai d'un seul côté. Il faudrait faire le tour de la voiture pour déduire que c'est du jamais vu pour un modèle de série.

Si le public marocain l'a découvert il y a quelques jours, cette originalité a été dévoilée sur le concept du même nom en 2007. Au-delà de l'aspect esthétique, cette asymétrie a aussi un côté pratique pour faciliter l'accès aux places arrière, ainsi qu'un côté sécuritaire puisque les passagers arrière ne pourront plus descendre du côté de la route. Mais le Veloster a plus d'un tour dans son sac pour séduire sa clientèle, à commencer par son look. Face au Veloster, on relève tout de suite son agressivité. Le capot nervuré accueille deux entrées d'air pour un effet garanti. Adoptant fièrement la calandre hexagonale sur laquelle trône le logo de Hyundai, l'enfant terrible

souligne son appartenance à la famille coréenne. Très expressif, il adopte des phares étirés dont le regard est plus prononcé grâce aux feux de jour à LED. De profil, il confirme son dynamisme grâce à des lignes fluides issues du fameux design «Fluidic Sculpture» qui fait désormais les beaux jours de la marque sur les marchés européens. La poupe est dans le prolongement de l'agressivité relevée à l'avant ; la double sortie centrale d'échappement est là pour le confirmer. A l'intérieur, sportivité et modernité s'entremêlent pour offrir aux passagers un habitacle chaleureux, certes, mais qui prône la sobriété. Les matériaux utilisés et la qualité de finition sont toujours au rendez-vous. La console centrale, regroupant, les principales fonctions permettra au conducteur de garder un œil sur la route tout en naviguant. Grâce à son empattement, le Veloster permet à ses passagers arrière de disposer d'une habitabilité correcte bien que la garde au toit soit quelque peu limitée. Comme à son habitude Hyundai propose une liste d'équipements riches avec notamment un système audio et ses 6 haut-parleurs qui feront le bonheur de la jeune clientèle à laquelle est principalement destinée ce modèle. Lancé avec une seule motorisation, le Veloster est disponible avec le 1,6 MPI qui développe 130 ch et un couple de 157Nm. Si certains peuvent lui reprocher, un manque de peps face à des concurrents bien plus sportifs, d'autres apprécieront sa sobriété avec notamment une consommation moyenne autour des 7.1 l/100 km. Sur notre marché, ce coupé bien original est facturé à 249.000 DH et avec la garantie illimitée proposée par Hyundai au Maroc, les futurs acheteurs ont bien plus d'un argument pour être séduit !



Pack WW

Choisissez la meilleure couverture pour votre voiture neuve

Jusqu'à 20% de réduction • 8 formules multirisques



Quand on achète une voiture neuve, on se doit de lui offrir la meilleure couverture d'assurance. Avec le **PACK WW**, RMA WATANYA vous propose 8 formules multirisques qui répondent aux besoins de chacun. Vous bénéficiez ainsi des meilleures garanties aux meilleurs tarifs, avec des réductions allant jusqu'à 20%. Renseignez-vous vite auprès de votre assureur-conseil.

www.rmawatanya.net



RMA WATANYA
Vous ne serez jamais seuls



Lancia Thema

L'italo-américaine débarque enfin

Lancia Thema accroche : Les synergies dans le monde automobile peuvent donner naissance à des modèles comme la Lancia Thema qui est un parfait mix entre les cultures Italienne et Américaine.



Présentée, il y a quelques mois déjà, et attendue de pied ferme par les Marocains, la Lancia Thema se dévoile enfin au Salon Auto Expo. Ce mix culturel improbable est le premier véhicule amiral global de l'alliance Fiat-Chrysler. Prenez un nom qui a marqué par le passé, un look qui a déjà séduit son public, mélangez le tout, remettez-le au goût du jour et le tour est joué ! Dévoilée pour la 1ère fois au Salon international de l'automobile de Turin en novembre 1984 la Lancia Thema est une berline de grande dimension au

style classique, certes, mais moderne et élégant, comme l'a voulu le carrossier italien Giorgetto Giugiaro. Disparu du catalogue en 1994, un nouveau millésime a été présenté au public en 2011 avec un style différent, on en convient, mais avec la même philosophie. Avec ses 5,08 mètres de long, ses 1,5 mètres de haut, 1,9 mètres de large et avec un empattement de 3 mètres, la Thema reprend la plate-forme de la toute nouvelle Chrysler 300. A l'avant, la calandre met en valeur le logo de Lancia grâce aux barres horizontales qui



prouvent la précision et la rigueur des designers qui ne sont pas contents d'un simple rebranding. Les touches de chrome sont très présentes surtout au niveau des barres et de l'encadrement du logo.

Les phares ont été revus et disposent désormais de nouveaux projecteurs dotés d'une technologie à LED et d'une fonction DRL (Daytime Running Light) de forme semi-circulaire pour s'adapter aux courbes sinueuses de la route. De profil, la nouvelle Thema se distingue par une ligne de ceinture haute qui accentue

ses proportions classiques, grâce à des formes sculptées et sa distribution tri-cors. L'avant imposant se marie parfaitement aux lignes du toit alors que la poupe, dont les feux se détachent, vient compléter cette silhouette, américaine par les dimensions mais dont l'élégance est bien italienne.

Une élégance italienne, qui prend toute son ampleur à l'intérieur où la finition ferait des jalouses chez les allemands. L'habitacle est réalisé avec des matériaux de qualité noble, chauds et uniques, loin des surfaces basiques et dépassées

des autres voitures de son segment. La position de conduite est impressionnante et le tableau de bord est résolument moderne avec un éclairage bleu qui a son effet. Sous le capot, les Marocains pourront se faire plaisir au volant de la Thema grâce à deux V6, l'un en essence qui développe 286 ch et l'autre en diesel qui pourra compter sur 239 chevaux. Pour ce qui est du prix, la nouvelle Lancia s'offre aux Marocains à partir de 525.000 DH, comme quoi il n'y a pas que l'Ypsilon qui peut clamer que «l'élégance est un droit». ■



Range Rover Franch(iss)ement royal!

En dehors des sentiers battus, le Range Rover fait honneur à ses ancêtres. Grâce à sa garde au sol élevée et la forme inclinée du porte-à-faux arrière, lui permettant d'augmenter l'angle de fuite, il peut passer n'importe où.



En plus de 40 ans de carrière, le Range Rover a su traverser l'épreuve des années et conserver ses gènes et ses ambitions de franchiseur royal. Aujourd'hui à travers cette 4ème génération, le Range Rover a atteint des sommets. Plus moderne, plus léger mais surtout plus luxueux, oui c'est possible, il est d'ores et déjà commercialisé sur notre marché. Une 4ème mouture qui met la barre très haut mais pour un franchiseur de son calibre, c'est chose normale ! Dans sa catégorie, il n'a pas vraiment de concurrent mais ce n'est pas une raison pour le Range Rover de se reposer sur ses lauriers. En effet, le franchiseur de luxe par excellence vient d'accueillir sa 4ème génération.

Présentée au Mondial de Paris, la nouvelle génération a, bien évidemment, attisé la curiosité du public. Difficile d'y croire mais cette présentation a été accompagnée d'une liste interminable de superlatifs. Mais s'il y a une chose qui n'a pas été revue à la hausse pour le Range c'est, bien évidemment, son poids. Le 4x4 a succombé à la mode de l'allègement. Pour afficher 420 kg de moins sur la balance, il a adopté une structure en aluminium pour devenir plus léger qu'un Q7 d'Audi ou un ML de Mercedes. Améliorant son agilité mais surtout abaissant ses consommations et émissions de CO2, cette cure amincissante a été plus que bénéfique au nouveau Range Rover. Esthétiquement, le baroudeur anglais a

su allier, de la plus belle des manières, tradition et modernité. Cette dernière s'affiche à travers l'adoption des nouveaux codes stylistiques inaugurés par l'Evoque et qui lui ont permis de remporter plusieurs prix dans les 4 coins du monde. En effet, à l'avant il adopte de nouveaux optiques, alignés avec la calandre, inspirés du Baby Range et qui lui donnent un regard plus expressif et imposant à l'image de sa carrure. Se voulant plus dynamique, le Range a perdu 4 centimètres en hauteur alors que sa longueur a gagné 2 centimètres. Tout comme la précédente génération, les feux arrière sont verticaux mais, ils débordent sur les ailes, rappelant une fois encore le Range Rover Evoque. Comme quoi, par moment, ça fait du



bien aux grands de s'inspirer des petits ! Dans l'ensemble le Range Rover a gardé ses formes rectilignes, son capot haut et plat, ses flancs lisses ainsi que son toit suspendu. Luxueux, certes, mais le nouveau Range n'oublie jamais ses gênes de franchiseur qui se transmettent de génération en génération. En effet, ceux qui croient qu'il a peur de se salir, se trompent parfaitement et il est là pour leur rappeler avec des preuves à l'appui.

Pour prouver au monde entier ses qualités de franchiseur, le nouveau Range a donné rendez-vous avec la presse internationale il y a quelque temps à Marrakech pour des essais en off-road, bien sûr ! Il faut dire que cette présentation dans la ville ocre, Land

Rover voulait l'organiser il y a plus de 40 ans déjà au moment de lancer la première génération mais mieux vaut tard que jamais. En dehors des sentiers battus, le Range Rover fait honneur à ses ancêtres. Grâce à sa garde au sol élevée et la forme inclinée du porte-à-faux arrière, lui permettant d'augmenter l'angle de fuite, il peut passer n'importe où. Cela est aussi dû à sa transmission intégrale Terrain Response, électroniquement gérée, et qui analyse en temps réel les conditions afin d'adopter, automatiquement, le mode le plus adapté. Mais vous avez beau être au milieu de la boue sur des terrains accidentés, à bord, le confort est irréprochable. Dans une ambiance des plus luxueuses où cuir, aluminium

et boiseries se relaient, il sera difficile de descendre du Range une fois dedans. Luxueux mais aussi technologique, l'habitacle s'équipe, notamment, du système audio Meridian, d'une pré-installation téléphonique ou encore d'une console avant centrale réfrigérante. Sous le capot, le Range Rover 4ème du nom peut être animé, en diesel par le 3.0 TDV6 qui développe une puissance de 248 ch ou par le 4.4 SDV8 d'une puissance de 339 ch. En essence, le 5.0 V8 Supercharged et ses 510 ch, ont été reconduits.

Pour fouler le tapis rouge ou pour affronter la jungle, pourquoi pas, au volant du nouveau Range Rover il faut compter au minimum 999.000 DH. Vous le valez bien et le Range aussi!



Mercedes Classe A A star is born!

Les lignes fluides s'étendent jusqu'à une poupe qui accentue l'effet de largeur de la voiture grâce à un mélange de surfaces convexes et concaves.

Il y a encore quelques années, le look de la Classe A n'était pas vraiment des plus attractifs. Etiquetée comme minispace, elle vient de changer de vie pour s'attaquer au segment des compactes premium où certaines BMW Série 1 et Audi A3 l'attendent de pied ferme. Commercialisée en Europe depuis peu de temps, elle arrive sur notre marché où elle sera présentée aujourd'hui à l'occasion de l'inauguration du nouveau Showroom de Mercedes à Rabat. Présentation de celle qui n'a gardé de son ancêtre que le nom. Loin des subtils restylage qui sont souvent apportés aux modèles, certains repartent d'une feuille blanche pour donner une nouvelle vie à leurs voitures.

C'est notamment le cas de Mercedes qui a révolutionné sa Classe A, la faisant même changer de catégorie pour passer de celle des minispaces à celle des compactes premium. Un segment sur lequel la marque à l'étoile n'avait pas de représentante mais le tir a été rectifié et avec l'art et la manière s'il vous plaît !

En présentant le Concept A-Class, Mercedes a posé les jalons du nouveau design de la marque qui a été transposé sur d'autres modèles, notamment la Classe B, déjà commercialisée sur notre marché. Se voulant plus sportive et se détachant complètement de sa devancière, la nouvelle Classe A a commencé par abaisser sa silhouette de 180 millimètres ce qui



est énorme dans le monde de l'automobile d'aujourd'hui. Grâce à sa structure bicorps, elle affiche au grand jour des ambitions sportives, qu'il aurait été impossible de percevoir chez son ancêtre. A l'avant, la grille de calandre accueille l'étoile centrale avec des lamelles doubles des côtés pour s'affirmer davantage. Toujours à l'avant, elle a également revu son regard en optant pour des projecteurs spécifiques dont l'effet est bien évidemment accentué par la présence des feux à LED. D'ailleurs, la disposition des modules d'éclairage et des diodes LED derrière le verre des projecteurs a permis de transposer le concept de la «torche» aux feux de jour et aux clignotants. De profil, surfaces lisses et contours tendus se conjuguent parfaitement pour un résultat résolument dynamique. Les lignes fluides s'étendent jusqu'à une poupe qui accentue l'effet de largeur de la voiture grâce à un mélange de surfaces convexes et concaves. Les feux arrière soulignent également la largeur de la voiture. Grâce à cette nouvelle orientation

de style, Mercedes a acquis le statut de marque de prestige la plus dynamique du monde. Entièrement nouvelle, la Classe A a donc présenté un nouvel habitacle à une clientèle sensible à la finition et matériaux utilisés. Pour cela aucune inquiétude, la marque à l'étoile a annoncé un progrès au niveau du design et des matériaux choisis, justement. Pour cette impression haut de gamme, la Classe A a, notamment, opté pour des inserts décoratifs avec une finition galvanisée qui met en valeur un aspect métallisé «cool touch» sur les différentes surfaces. L'impression de haut de gamme est confirmée par la présence de cinq buses d'air rondes, qui ne sont pas sans rappeler une certaine SLS à la sportivité incontestable. Au volant de la nouvelle compacte de la marque, le conducteur se retrouve face à un combiné d'instruments dont les deux instruments ronds intègrent des aiguilles blanches pour une ambiance élégamment sportive. Bien que pouvant accueillir 3 passagers, l'arrière dans son interprétation sportive offre deux sièges individuels pour un meilleur

confort. Sous le capot, le marché marocain a droit en diesel à la version 180 CDI développant 109 chevaux pour un couple de 260 Nm.

Avec une consommation annoncée de 3,8 l/100 km et des émissions de CO2 de 98 g/km. Pour plus de puissance c'est la 220 CDI qui sera choisie avec ses 136 ch et 300 Nm de couple. En essence, la Classe A est disponible avec le 180 développant 122 ch pour un couple de 200 Nm. Présentée sur notre marché la Classe A affiche un tarif démarrant à 269.000 DH en essence et 295.000 DH en diesel. Pour les adeptes de la boîte automatique à double embrayage 7G-DCT il faudra compter pas moins 318.000 DH pour la 180 CDI BVA.

Avec la Série 1 de BMW ou encore l'A3 d'Audi, dont la nouvelle génération n'est pas encore arrivée chez nous, la Mercedes Classe A sera au cœur de la bataille que se livrent les 3 marques allemandes mais cette fois dans le segment des compactes. Mais quoi qu'il en soit, tout le monde est d'accord pour dire : «A star is born !».



Qu'on aime ou qu'on n'aime pas, le Nissan Juke ne laisse personne indifférent et il est souvent sujet à de houleuses discussions à chacun de ses passages. Affichant un look original, il permet à la marque nippone d'élargir son offre sur notre marché.

Nissan Juke

Le fou de la famille !





Fou est bien un mot qui résume le Nissan Juke avec un look des plus originaux. Enfin dévoilé sur notre marché où il était particulièrement attendu, il est en train d'appliquer la même recette qui a fait le succès du Qashqai, permettant à Nissan de dominer le segment des SUV. Avec le Murano et le Qashqai, il vient compléter l'offre de Nissan sur ce segment. Le Juke est né d'un mix de plusieurs modèles de la marque : un côté sportif emprunté à la 370Z, des formes curvilignes aperçues sur le Murano, une taille contenue comme c'est le cas pour la Micra et ce côté SUV compact qui a, bien évidemment, fait les beaux jours du best-seller Qashqai. C'est ainsi qu'est donc né Juke, dans le meilleur des mondes !

Surprenante à première vue, la petite grenouille de Nissan est loin de passer inaperçue grâce à son look qui allie sportivité et agressivité. A l'avant son capot nervuré, ses feux singuliers situés sur le capot, ses gros phares ronds dans le bas du bouclier et sa ceinture de caisse assez haute, donnent tout de suite le ton. Ses passages de roues proéminents et ses ailes lui donnent un air bodybuildé impressionnant malgré la taille de la voiture. Avec la ligne de toit fuyante, il est facile de faire croire à une voiture tout droit sortie d'un Manga. A

l'arrière, la fantaisie était moindre et on se retrouve devant un design basique mais avec des feux qui rappellent ceux de la 370Z.

L'habitacle est cosy et peut accueillir jusqu'à 5 personnes. Un peu plus grand que celui d'une citadine il reprend le côté fun et les formes tout en rondeurs qui ont séduit à l'extérieur. Dans une ambiance amusante, on arrive à déceler les origines asiatiques du Juke. La console centrale regroupe les principales fonctions pour le plaisir des adeptes des avancées technologiques dans le monde de l'automobile.

Question habitabilité, les voyages à 5 ne seront pas une partie de plaisir, surtout pour le passager arrière du milieu. Avec ses allures de coupé, il en reprend également quelques contraintes à l'image de la garde au toit qui en devient limitée.

Le volume de chargement n'est que de 251 dm³ alors qu'il passe à 830 dm³, une fois les sièges arrière rabattus. Importé au Maroc, avec une seule motorisation essence, le Nissan Juke joue la carte de la séduction, certes, mais il a nombre d'arguments qui convaincraient les plus réticents. Un athlète, au grand cœur et au petit appétit, le Nissan Juke est vendu au Maroc à partir de 205.000 DH.





Pour marquer son appartenance à la famille Opel, la Corsa met le nouveau logo de la marque en valeur en l'intégrant à un jonc chromé qui a été retravaillé pour avoir un relief plus qu'avant. Jouant la carte du dynamisme, elle présente une ligne en arche qui est bien plus marquée sur la version 3 portes avec ses allures de coupé.

Si les allemandes sont plutôt connues pour leur sobriété et leur sérieux, il n'en reste pas moins que quelques modèles se lâchent pour sortir de ce préjugé. C'est le cas de l'Opel Corsa, notamment, qui s'offre un lifting et de nouvelles versions pour enrichir sa gamme. Commercialisée depuis quelque temps sur notre marché, elle accueille aujourd'hui la version OPC Line. Avant de faire des déçus, il est essentiel de préciser que l'on parlera bien de l'OPC Line qui est une nouvelle finition avec une motorisation, certes, plus puissante mais qui n'atteint pas les 210 ch de la version OPC qui est une vraie petite bombe sportive.

Ayant toujours profité d'un look dynamique et sympathique à la fois, la nouvelle Corsa reprend les nouveaux codes stylistiques de la marque au Blitz pour s'affirmer davantage et revendiquer un look plus sportif que par le passé. Pour cela, la petite Corsa intègre une nouvelle calandre dont la partie basse est plus large ce qui accentue la largeur de la voiture. La partie supérieure a, elle, abandonné ses fameuses barres horizontales et s'est inspirée de sa grande sœur Astra avec son maillage tridimensionnel. Prenant l'exemple sur ses aînées, elle reçoit des projecteurs effilés avec une signature lumineuse qui a d'abord fait

son apparition sur l'Insignia avant de se généraliser sur tous les nouveaux modèles. Pour marquer son appartenance à la famille Opel, la Corsa met le nouveau logo de la marque en valeur en l'intégrant à un jonc chromé qui a été retravaillé pour avoir un relief plus qu'avant. Jouant la carte du dynamisme, elle présente une ligne en arche qui est bien plus marquée sur la version 3 portes avec ses allures de coupé. Visuellement, l'OPC Line se démarque des autres finitions et affirme davantage sa sportivité à travers, tout d'abord, ses bandes qui s'étendent du capot au hayon en passant par le toit. Les rétroviseurs avec



Opel Corsa OPC Line

La foudre ne vous ratera pas !

les coques blanches lui donnent un effet particulier accentué par les jantes en alliage de 17 pouces.

A l'intérieur également, il suffit d'ouvrir la porte pour remarquer l'esprit sportif et plus haut de gamme de la Corsa OPC Line. Si le dessin de la planche de bord est le même, les matériaux utilisés sont de meilleure facture. En effet, les plastiques durs ont laissé place à d'autres plus mousés qui sont agréables au toucher. La console centrale est en noir piano laqué pour un effet garanti. Se voulant sportive, elle offre au conducteur et son passager avant des sièges, avec des coutures rouges, plus envelop-

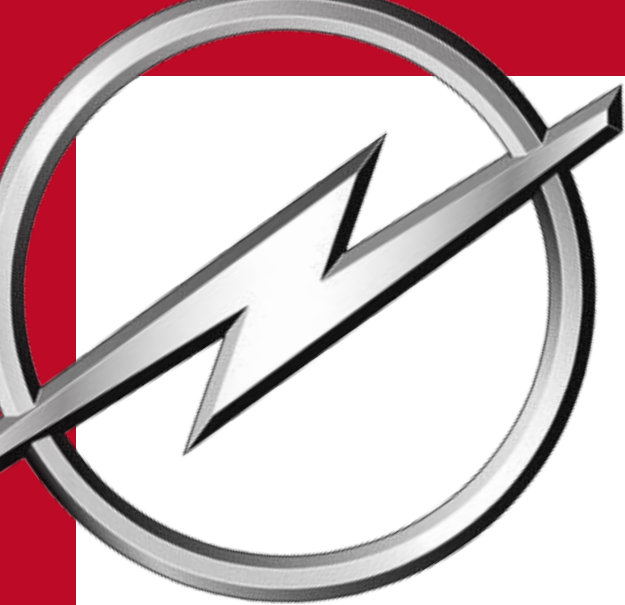
pants qui lui assureront un maintien parfait dans les virages, si celui-ci s'y aventure. Le volant et le pommeau de levier de vitesses sont gainés de cuir pour un rendu meilleur et une sensation au toucher bien plus agréable. Au volant de l'OPC Line, le comportement est également différent de celui d'une version Enjoy ou encore Cosmo. Equipée d'un châssis sport, elle a eu droit à plusieurs améliorations au niveau de l'essieu arrière qui a été repositionné et de la direction. Les amortisseurs ont été assouplis pour un maintien plus ferme à basse vitesse alors qu'à de grandes vitesses la priorité est donnée au confort. Pour ce

qui est de la direction, les ingénieurs allemands ont travaillé sur la direction à assistance électrique pour un meilleur contrôle de la voiture.

Sous le capot, la Corsa OPC Line est animée par le 1,4 l essence qui développe 100 ch pour un couple de 130 Nm. Alors que la vitesse max est située autour des 180 km/h, la consommation moyenne est de 5,5 l/100 km.

Commercialisée en 3 et 5 portes sur notre marché, l'OPC Line coûte entre 179.900 DH et 184.900 DH. Ce n'est pas cher payé pour s'approcher d'un pas de la sensationnel OPC et ses plus de 200 canassons. ■





Opel Astra

Alignement Astra (I)

Dès son introduction sur notre marché, l'Opel Astra a su séduire le public grâce à ses lignes dynamiques et sa fameuse Deutsch Qualitat. Lancée en 2009, la 4ème génération de l'allemande vient de s'offrir un léger restylage.

La star de la marque au Blitz vient de se refaire une beauté. L'Astra a revu sa face avant pour un peu plus de modernité et de sportivité, sans oublier de revoir son habitacle. Mieux équipée, la star d'Opel est venue avec du renfort pour s'attaquer au marché des tri-corps. Alors vous la préférez en 4 ou 5 portes ?

Dès son introduction sur notre marché, l'Opel Astra a su séduire le public grâce à ses lignes dynamiques et sa fameuse Deutsch Qualitat. Lancée en 2009, la 4ème génération de l'allemande vient de s'offrir un léger restylage. Plus dynamique et plus sportive, elle a également revu son intérieur pour présenter un habitacle moderne et une liste d'équipements alléchante à laquelle le public ne peut être indifférent. Un public qui a d'ailleurs été convié à la présentation de cette Astra restylée, au showroom de la marque à Rabat.

Le modèle incontournable d'Opel au Maroc s'est inspiré de la fameuse GTC, que les Marocains ont pu découvrir à l'Auto Expo en mai dernier, pour le dessin de sa calandre inférieure. Plus prononcée, elle a eu droit à un maillage à l'aspect plus technique alors que la partie supérieure a reçu un jonc chromé plus imposant en forme d'aile dont

les extrémités ont été relevées pour un effet flottant devant la calandre. Se voulant plus sportive, l'Astra a opté pour des inserts noirs dans ses blocs optiques. Alors que son regard séduisait déjà pas mal de monde, là il risque de faire des ravages. Pour donner une impression de largeur, le cuvelage de la plaque d'immatriculation a été redessiné, à l'arrière et le bouclier a eu lui aussi droit à un nouveau jonc chromé. Pour ce qui est de la 4 portes, elle réussit à afficher une ligne élégante et raffinée. La présence du coffre n'a en rien altéré le dynamisme de la voiture qui a, tout de même, pu garder les gènes de l'Astra (5 portes), sans aller empiéter sur ceux de l'Insignia. C'est une Astra mais aussi une vraie berline 4 portes ! A l'intérieur, l'Astra a un seul souci en tête, celui de satisfaire le conducteur et ses passagers. L'ambiance à bord est plus sportive, plus dynamique et surtout plus diversifiée grâce à de nouveaux tissus, des coloris renouvelés ainsi que des inserts avec une nouvelle finition laquée. L'instrumentation profite d'un cerclage chromé, dès l'entrée de gamme, le volant à commandes centrales à 3 branches peut être en cuir dans la finition Cosmo et la console centrale et les portières ont droit à un éclairage



rage design qui confirme les tendances sportives et modernes de l'Astra. Offrant plusieurs espaces de rangement, elle gâte aussi ses occupants à l'arrière que ce soit dans la 4 ou 5 portes avec une longueur de 4,41 mètres et un empattement de 2,68 mètres, qui est identique pour les 2 déclinaisons. Pour ce qui est des équipements, l'allemande propose dès l'entrée de gamme l'ESP, le BDC (Brake Disc Cleaning) ainsi que le régulateur-limiteur de vitesse. Avec la finition Cosmo, l'aide au stationnement arrière fait son apparition, ainsi que le pack connectivité (Bluetooth, Radar de recul, USB) ou encore la fonction Hill Assist. Ceux qui opteront pour la finition Sport, pourront bénéficier du pack OPC Line avec échappement chromé, jupe AV et AR, des jantes alu 19" à 5 branches et des sièges sport à l'avant. Sous le capot, l'offre se compose de 3

motorisations. En essence c'est le 1,4 de 100 ch qui est proposé, en finition Enjoy uniquement et qui affiche une consommation mixte de 5,5 l/100 km pour une vitesse max de 178 km/h. Le diesel, 1,7 l, qui représente l'essentiel des ventes pour l'Astra, a vu sa puissance augmentée pour passer à 130 ch avec une consommation mixte de 4,4 l/100 km. Ce moteur équipe aussi bien la 5 que la 4 portes, dont c'est la seule motorisation d'ailleurs. Enfin, le plus puissant pour le moment sur notre marché est le 2,0 DTH équipant l'Astra Sport avec ses 160 ch et une vitesse max annoncée à 215 km/h. Commercialisée à partir de 179.900 DH pour la 5 portes et 224.900 DH pour la 4 portes, l'Opel Astra peut en un temps éclair provoquer le coup de foudre ! Il ne faut pas en attendre moins de la star du Blitz.





Peugeot 208

Dans l'air (du temps)

Bien qu'elle ait perdu quelques centimètres en longueur par rapport à la 207, Peugeot 208 offre à ses passagers arrière une habitabilité plus généreuse grâce, entre autres, à l'adoption de dossiers de sièges plus compacts.

Le public marocain, friand de la série 200 de la marque du lion, était impatient de découvrir la nouvelle 208, commercialisée depuis peu en Europe. Pour son lancement sur notre marché elle ne s'est pas contentée d'une présentation ordinaire. Abstenez-vous si vous avez le vertige ! Pour les autres, une petite ascension pour découvrir la petite lionne qui va envahir nos routes. Aujourd'hui les constructeurs se livrent des batailles sans merci pour placer leurs produits sur les différents marchés. Passé le stade de la production, ce sont les équipes marketing qui entrent en jeu pour vendre le produit de la meilleure manière qui puisse attirer le public. C'est donc tout naturellement que les lancements sont devenus des sortes d'enchères pour savoir qui sera le plus original. Et pour ce qui est de l'originalité, Peugeot vient de marquer le coup au Maroc grâce à une présentation aérienne unique en son genre. C'est en effet la première fois, chez nous, qu'une conférence de presse s'est tenue à 50 mètres du sol avec une voiture qui flottait dans les airs. Pour réaliser tout cela, Peugeot a fait appel aux équipes du Dinner in The Sky qui sont venues pour la première fois au Maroc. Après une préparation minutieuse de la plate-forme, les journalistes conviés ont pu prendre place sur des sièges baquet avec des ceintures de sécurité à six points d'attache. C'est parti pour un premier «décollage» en douceur. Elevée par une grue, la plate-forme s'est stabilisée à

50 mètres du sol à hauteur de l'autre structure qui a hissé la 208 de façon à regarder, littéralement, ses concurrentes de haut. Avec une vue imprenable sur la ville, en une belle journée ensoleillée, la conférence a pu commencer «normalement». En présence de Loïc Morin, c'est le manager marketing de Peugeot, Hatim Bouazer, qui a présenté la nouvelle venue de la gamme aux journalistes.

Surfant sur la vague du succès de la série 200 (205-206-207), la petite 208 marque une rupture avec ses ancêtres ne serait-ce que dans sa stratégie d'évolution puisqu'elle a revu ses dimensions à la baisse contrairement aux modèles précédents. Plus compacte, plus dynamique et plus légère, elle a su renouveler les codes stylistiques de la marque pour afficher, notamment, une face avant très charismatique. La calandre qui se détache de la carrosserie donne l'impression de flotter dans les airs, mais il faut dire qu'à ce moment c'est toute la voiture qui flottait.

Bien qu'elle ait perdu quelques centimètres en longueur par rapport à la 207, elle offre à ses passagers arrière une habitabilité plus généreuse grâce, entre autres, à l'adoption de dossiers de sièges plus compacts. Dans l'habitacle, la 208 a eu droit à un poste de conduite entièrement repensé afin d'offrir ergonomie, maniabilité, précision... à travers quelques idées qui peuvent paraître simples, notamment la réduction du diamètre du volant ou



encore la position du combiné plus élevé.

Pour ce qui est des motorisations, l'offre marocaine se compose, en essence, du 1,2 vti développant 82 ch avec un couple de 118 Nm pour une consommation mixte annoncée à 4,5 l/100 km. En diesel le 1,6 HDI a été décliné en 75 et 90 ch avec un couple de, respectivement, 185 et 230 Nm. Pour mettre en valeur ses lignes sculptées, la petite lionne peut notamment

compter sur une gamme de couleur diversifiée avec, notamment, du rouge Erythrée, du bleu Virtuel ou encore le Blossom Grey qui sont disponibles sur notre marché.

Lancée à partir de 139.900 DH en essence et 159.900 DH en diesel, la 208 fera rapidement des adeptes sur notre marché qui peuvent la commander depuis son lancement jeudi dernier. Comme quoi elle a beau être dans le ciel, ses prix restent terre-à-terre ! ■



Faisant honneur à la réputation des Peugeot quant à leurs liaisons au sol, la nouvelle tricorps a eu droit à un train avant pseudo Mc Pherson et une traverse déformable à l'arrière.

Peugeot 301

Un nouveau lion rugit

Moins d'un mois après le lancement de la 208, Sopriam, importateur exclusif de la marque au lion sur notre marché, accueille une nouvelle venue dans la gamme en exclusivité mondiale. En effet, moins de 24 heures après le lancement en Turquie, c'était au tour du Maroc de lancer la nouvelle Peugeot 301. Une identité stylistique affirmée, des objectifs bien définis mais surtout un prix alléchant, la nouvelle tricorps française fait une entrée fracassante sur notre marché. Dans le cadre de sa stratégie d'internationalisation, Peugeot vient de lancer la 301 pour conquérir de nouveaux marchés hors du contexte de crise européenne. Destinée à des pays où les tricorps sont particulièrement plébiscités, la nouvelle Peugeot se positionne au cœur de son segment et promet de mener la vie dure à ses concurrentes. C'est le premier modèle de la marque à inaugurer la nouvelle politique d'appellation. En effet, si le 0 central représente toujours le code génétique de la marque et que le premier chiffre, en l'occurrence le 3, est le symbole du segment, c'est le chiffre final qui ne sera plus appelé à changer pour simplifier l'installation de la gamme dans les différents marchés internationaux. Des marchés internationaux pour lesquels la 301 a été développée en prenant en considération les différentes conditions

d'utilisation propres à chaque pays. Il est vrai qu'entre le climat du Maroc et celui de Russie il n'y a pas de grandes similitudes et pourtant, la 301, grâce à ses différents tests, a su s'adapter. Pour ce qui est du look, avec une trentaine de centimètres en moins que la 508, elle affiche, tout comme cette dernière, une allure statutaire qui plaît tant sur le marché marocain, notamment. Inspiré du concept car SR1, le dessin de la 301 affiche des lignes pures et raffinées.

À l'avant, on retrouve les nouveaux codes de la marque, à savoir une calandre flottante au contour chanfreiné et un capot qui a pris exemple sur celui de la 508 avec des lignes façonnées accueillant en leur extrémité l'emblème du lion qui est bien mis en valeur. Autre caractéristique du nouveau style de la marque que l'on retrouve sur la 301 c'est le bouclier sculpté sous les feux avant et qui accentue son dynamisme et sa robustesse. Le dessin des projecteurs a subi un traitement particulier puisqu'ils sont situés à la jonction du capot, du bouclier et des ailes avant. Autant dire que

même si elle reprend des éléments communs aux nouveaux modèles Peugeot, elle a sa propre identité.

L'arrière s'est également inspiré du concept SR1 pour ce qui est notamment du dessin de la malle ou encore le modelé de l'aile arrière. Une fois encore, la pureté et la simplicité sont de mise, sans oublier la robustesse, bien évidemment. À l'intérieur, la 301 séduira son public grâce à une habitabilité plutôt généreuse. En effet, les dimensions de la plate-forme utilisée ont été optimisées au maximum pour afficher, entre autres, un empattement de 2,65 m, ce qui en fait l'une des références de son segment. Les espaces de rangement sont également nombreux pour répondre aux besoins des familles auxquelles la 301 est destinée.

Faisant honneur à la réputation des Peugeot quant à leurs liaisons au sol, la nouvelle tricorps a eu droit à un train avant pseudo Mc Pherson et une traverse déformable à l'arrière. Pour ce qui est des motorisations, elle sera disponible sur notre marché en essence avec le 1,2 VTi de 72 ch et en diesel avec le 1,6 HDi de 92 ch. Connaissant les tendances diésélistes de notre marché, c'est ce dernier qui sera le plus plébiscité. Avec un couple de 230 Nm disponible à bas régimes, il annonce une consommation de 4,1 l/100 km pour des émissions de CO2 d'à peine 108 g/km. Côté tarifs, la 301 est proposée en essence à partir de 119.900 DH alors que le prix du diesel démarre à 144.900 DH. Avec de tels tarifs, il lui sera aisé de faire une entrée fracassante sur notre marché. Alors le lion roi de la jungle des tricorps ? Wait and see ! ■





QUOI QU'IL ARRIVE
7J/7 & 24H/24



AU MAROC
+212 5 22 30 30 30
A L'ETRANGER
+33 1 45 81 16 16



www.mai.co.ma



**MAROC ASSISTANCE
INTERNATIONALE**

GRUPE BANQUE POPULAIRE

Pour ce que l'humain est précieux



ASSISTANCE MEDICALE



ASSISTANCE TECHNIQUE



ASSISTANCE EN CAS DE DECES



INTERNATIONAL
ASSISTANCE
GROUP
Since 1970



Porsche Driving Experience

Une première au Maroc

Pour cette première expérience organisée pendant 3 jours, Porsche Maroc a convié 150 invités, principalement des clients mais également des participants au quiz lancé sur Facebook.

Pour sa première Porsche Driving Experience au Maroc, la marque, à travers son importateur exclusif C.A.C, a fait les choses en grand. Un lieu inédit, 3 jours d'essais, 150 invités et des instructeurs spécialistes des essais Porsche, rien n'a été laissé au hasard. A la réception de l'invitation de Porsche, en découvrant, le lieu réservé aux essais nous ne pouvions qu'être impatients. Forcément quand on vous dit tarmac de l'aéroport de Benslimane vous pensez directement aux lignes droites et qui dit ligne droite dit forcément vitesse. Pas de circulation, pas de limitations ni de radars, nous pouvons donc vous avouer que nous avons fait du 260 km/h. Mais avant d'atteindre une telle vitesse, les instructeurs de Powercom nous avaient réservé quelques exercices pour découvrir, avant tout, les capacités des modèles affrétés par Porsche France spécialement pour l'occasion. Boxster S, 911 Carrera et Carrera S,

Panamera GTS, Cayenne Diesel et S Hybrid étaient tous de la partie. Mais comme nous étions dans un aéroport, il était donc légitime de retrouver aux côtés des bolides allemands des jets privés de la compagnie Anfa Jet à bord desquels nous avons passé un bon moment avant d'aller «brûler de la gomme» comme diraient certains. Pour notre part, c'est à bord du Boxster S que nous ferons le parcours. C'est le moniteur qui prend le volant en premier afin de nous donner les explications et les conseils pour profiter de cette expérience de conduite. Afin de ressentir le dynamisme et la maniabilité de notre Boxster S, nous avons commencé par un petit exercice de slalom. Faisant preuve d'une grande agilité, le roadster nous a mis l'eau à la bouche pour le reste de l'expérience. Le meilleur était à venir ! En effet, à la sortie de cet exercice nous nous trouvons face à une ligne droite. Puissante accélération suivie d'un freinage intense, autant vous dire qu'à 170 km/h, on ressent parfaitement le rôle du répartiteur électronique de freinage. Pour démontrer que malgré son agilité, le Boxster S est bien campé sur ses roues, un exercice autour d'un rond-point nous a été réservé. Estomacs fragiles s'abstenir ! Grâce à toute sa technologie embarquée, le roadster ne branche pas et ce qui aurait pu être une épreuve pour certaines voitures, c'est une partie de plaisir pour lui. Une partie des essais a, également, été consacrée à l'évitement d'urgence





sans freinage cette fois pour montrer le rôle joué par le PSM qui régule automatiquement la stabilité du véhicule dans les conditions de conduite les plus extrêmes. Et pour finir en beauté, nous avons eu droit à un baptême de vitesse avec le moniteur au volant cette fois. Précédés par la Panamera GTS et la 911 Carrera, nous avons fait un départ mémorable sur la piste de décollage pour atteindre la vitesse de 260 km/h. Pour cette première expérience organisée pendant 3 jours, Porsche Maroc a convié 150 invités, principalement des clients mais également des participants au quiz lancé sur Facebook. Les gagnants ont eu droit à une journée d'essais pendant laquelle ils ont pu découvrir les modèles de la gamme proposée au Maroc. Parmi eux, le jeune Adnane Zemama, nous a livré ses impressions : «C'était tout simplement magnifique. J'ai eu le priv-

ilège de conduire la dernière 911 type 991 Carrera sur un circuit en mode Sport Plus avec les palettes au volant. Plusieurs exercices devaient être effectués dont un départ arrêté sur plusieurs centaines de mètres où j'ai pu atteindre une vitesse de 170Km/h avec un frein sec à la suite. Plus tard j'ai continué avec le Boxster S que j'ai trouvé plus léger mais plus précis surtout avec une suspension plus ferme. Sur ces deux voitures lors qu'on écrase la pédale de l'accélérateur à fond, en 1ère le moteur rugit à une intensité incroyable». Le but de cette expérience était avant tout de faire découvrir aux participants l'importance de la technologie embarquée quand certains ont tendance à l'oublier à cause d'un usage quotidien inadapté. Au moins, les clients Porsche ont eu une petite piqûre de rappel dont ils se rappelleront pour longtemps. ■





Seat Toledo

Un retour en Emocion

Après quelques années d'absence, la Seat Toledo revient au-devant de la scène avec un nouveau look affirmant les nouveaux codes stylistiques de la marque.

La première Toledo a été présentée au Salon de l'automobile de Barcelone en 1991 et elle est très rapidement devenue une des Seat les plus appréciées. Il faut dire qu'un an seulement après son lancement, elle était sous le feu des projecteurs en devenant la voiture officielle des Jeux olympiques qui se sont tenus dans la capitale catalane. Disparue depuis quelque temps du catalogue de la marque espagnole, elle a fait son

grand come-back au Mondial de Paris en septembre dernier.

Pour son retour dans les différents marchés automobiles et pour se distinguer de sa cousine tchèque, la Seat Toledo reprend, tout naturellement, les codes stylistiques de la nouvelle identité visuelle de la marque, déjà présentée sur les concepts IBE, IBX et IBL. Tout en étant statutaire, elle réussit à afficher une ligne puissante, avec des surfaces





claires et précises. A l'avant, le nouvel ADN Seat est représenté par des feux larges et anguleux et une calandre trapézoïdale extrêmement fine. Les designers ont travaillé en détail la ligne de toit de façon à ce qu'elle forme un bel arc. Pour afficher une posture harmonieuse et équilibrée, la Toledo a revu le dessin de sa lunette arrière sans que cela ne puisse nuire à sa polyvalence ou encore sa fonctionnalité. Toujours dans la précision, la ligne part de l'angle extérieur des feux avant, pour passer au sommet du toit avant de rejoindre les feux arrière. Comme l'explique le directeur du design Seat, Alejandro Mesonero- Romanos : *«La nouvelle Toledo prouve bien qu'une berline tricorps compacte cinq portes peut être à la fois émotionnelle et dynamique. La nouvelle Toledo combine design élégant et moderne, et fonctionnalités. C'est la berline SEAT par excellence, avec un design précis, pensé dans les moindres détails».*

Se voulant plus moderne mais tout

en cherchant à conservé sa sobriété, la nouvelle Toledo a eu droit à un habitacle à la fois lumineux et spacieux, qui reprend la philosophie de la carrosserie. Le poste de conduite est soigné mai surtout ergonomique. Les surfaces supérieures foncées du poste de conduite peuvent avoir l'air de flotter au-dessus des prises d'air, une impression qui est accentuée par le choix d'un intérieur beige. Le tableau de bord arrondi permet de lire facilement les informations affichées et les éléments de contrôle de la radio et de la climatisation de la console centrale peuvent être actionnés de façon intuitive.

Il faut dire que le design de l'habitacle a été rehaussé par des finitions très soignées et des matériaux et couleurs choisis avec soin. On peut retrouver la précision, tant recherchée, dans de nombreux détails, notamment le volant à trois branches nouvellement conçu, les nouvelles commandes de climatisation ou encore par les différentes touches de chrome. Basée sur la plate-forme MQB du Groupe Volkswagen elle affiche un empattement de 2,60 mètres, la Toledo offre une

habitabilité que beaucoup de familles recherchent au moment d'acquérir une tricorps surtout. L'espagnole du groupe n'a rien à envier à ses cousines puisqu'elle propose dès l'entrée de gamme, entre autres, ESC, ABS, airbag passager avec déconnexion, Isofix, le système WIV de maintenance variable, le verrouillage centralisé, les vitres teintées, l'installation radio, les appuie-tête arrières ou encore les vitres avant électriques. Avec le second niveau de finition les miroirs électriques, le volant multifonctions, la radio CD avec 6HP et la climatisation Climatronic font leur apparition.

Sous le capot, la Toledo offre le choix entre 3 moteurs essence et 1 diesel. Pour ce dernier, c'est le 1.6 TDi de 105 ch, éprouvé par d'autres modèles du groupe qui a été adopté. En essence, on retrouve en entrée de gamme le 1,2 Mpi de 75 ch. Mais l'espagnole opte également pour le 1,2 TSI de 85 ch et le 1,4 TSI de 122 ch qui est accouplé à la boîte DSG. Mais il faudra attendre février 2013 pour savoir quelles sont les finitions et motorisations qui seront importées sur notre marché.



«Dès l'âge de 8 ans je lavais la voiture de mes parents»

Créé il y a un peu plus de deux ans, CarCulture se fait une réputation des plus sérieuses dans le monde de l'automobile et plus précisément dans la rénovation esthétique. Othman Gharnit, le créateur qui fait le travail lui-même, a bien voulu revenir sur les débuts de cette aventure et son développement jusqu'à ce jour.

ALM : Comment vous est venue l'idée de créer CarCulture ?

Othman Gharnit : Ma passion pour l'automobile a commencé quand j'étais enfant puisque dès l'âge de 8 ans je lavais la voiture de mes parents. Je savais que je voulais travailler dans l'automobile. Une dizaine d'années plus tard, j'ai eu mon Bac STI (Sciences et Technologies industrielles) en génie mécanique automobile. J'ai d'abord voulu faire du dessin et m'inscrire à la prestigieuse école suisse de Sbaro, mais j'y ai renoncé. Puis j'ai rencontré des amis à travers ma passion pour les Volkswagen, notamment les Cox, le Combi, les Golf (surtout les 2 premières générations) qui m'ont appris les bases du métier de la rénovation auto. Alors, quand j'ai voulu rentrer au Maroc, j'ai décidé de me lancer, mais en cherchant un local, les prix m'ont vite dissuadé et c'est à ce moment que j'ai décidé d'offrir mes services à domicile. C'est donc ainsi qu'est né CarCulture, il y a un peu plus de deux ans maintenant. J'ai acheté un van Volkswagen que j'ai aménagé et j'ai commencé à distribuer mes flyers. Le van également était une bonne pub et puis il y a aussi et surtout le bouche-à-oreille. Comme je travaille seul, j'ai préféré me concentrer sur le haut de

gamme et offrir à mes clients de belles prestations plutôt que d'opter pour de plus gros volumes.

Pouvez-vous nous parler des prestations dont bénéficient vos clients ?

En fait, je fais tout. Je peux presque démonter une voiture pour la nettoyer. Quand certains clients viennent et me demandent « le top », ils sont loin de se douter que je suis bien plus maniaque qu'eux. Je vais là où ils ne vont sûrement même pas regarder. A titre d'exemple, j'utilise un produit spécifique pour les joints de vitre ou encore une cire spéciale à haute température pour les étriers de freins. Chaque partie nécessite l'utilisation d'un produit qui lui est spécifique. Ces produits facilitent notamment le nettoyage et donnent à chaque zone d'application son éclat d'origine.

Combien de temps nécessite la préparation d'une voiture ?

C'est entre 7 et 45 heures par voiture. En général je me déplace chez les clients mais depuis peu j'ai un fonds de local à Derb Omar où j'accueille les véhicules qui nécessitent plusieurs jours de travail d'autant plus que je n'ai pas toujours les conditions idéales chez le client, sachant





que pour un polissage par exemple, il faut être à l'ombre, loin de la poussière et au calme.

Quand je garde la voiture au local, je peux travailler jusqu'à 8 heures par jour et reprendre le lendemain jusqu'à ce que ce soit vraiment parfait. C'est pour cela que j'ai au maximum 4 voitures par semaine. J'ai essayé de former quelqu'un mais vous savez si vous ne faites pas cela par passion, ce ne sera jamais parfait. J'avoue qu'il faut être un peu «dingue» pour passer 4 heures à lustrer un capot, il faut travailler avec son cœur et être très patient.

Quels sont les tarifs pour vos prestations ?

La fourchette de prix se situe entre 1.500 et 6.000 DH. Ça m'est déjà arrivé de monter jusqu'à 7.500 DH pour une voiture qui était très abîmée par les lavages, cuir à repigmenter, démontage des jantes... pour un travail de 5 jours à peu près. Pour une belle voiture, il faut

compter en moyenne entre 2.500 et 3.000 DH. Après, il faut être juste au niveau du tarif, il y a mon travail mais aussi les produits importés qui sont chers. Un pot de cire, par exemple, avec lequel je fais 6 véhicules, me coûte 450 euros. Il y a les mousses aussi, j'en utilise en moyenne deux par voiture et je les jette après. Il y a beaucoup de consommables.

Comment voyez-vous le développement de CarCulture ?

Je compte bientôt ouvrir un local à Derb Omar toujours, avec un espace très haut de gamme, comme ce que je fais aujourd'hui, il y aura deux autres personnes avec moi que je vais gérer. Je ne cherche pas à faire du volume pour le haut de gamme. Je compte également faire du moyen de gamme afin d'offrir nos bons services à une plus large clientèle, avec du lustrage rapide, nettoyage un peu poussé à l'intérieur, et des lavages améliorés. Nous voulons aussi mettre en

place une boutique avec les produits et dérivés de la marque CarCulture. Ce sera dans l'esprit de la passion automobile et tout ce qui tourne autour du soin automobile dans un style urbain.

Quelles sont les plus belles voitures que vous avez traitées ?

Bentley, Mercedes, la SLS notamment, Lamborghini, l'AC Cobra aussi, c'était un beau souvenir. Porsche fait souvent appel à moi, pour la présentation de la 911 dernièrement mais également pour le Salon de l'Auto ou encore pour des véhicules qui ont été abîmés dans les showrooms. La Jaguar XF m'a agréablement surpris grâce à ses matériaux et sa qualité de finition, mais vous savez, mon attention se porte plus sur les détails de finition du véhicule que sur le véhicule en lui-même.

Pour finir, si vous deviez résumer l'esprit CarCulture ?

Je dirais que c'est prestigieux, urbain et «cool» !





Suzuki Swift

Douce transition



Pour perpétuer le succès de la Swift, Suzuki n'a pas pris beaucoup de risque en matière de look.

Attendue par les conducteurs marocains, la nouvelle Swift débarque enfin sur notre marché. Après la disparition de l'ancienne mouture du catalogue marocain, un vide s'était creusé dans la gamme proposée par Suzuki. Aujourd'hui ce vide sera largement comblé par un modèle qui a séduit dès son apparition sur notre marché. La nouvelle génération a été présentée lors de l'Auto Expo et il ne faut pas se fier aux apparences puisqu'elle est plus nouvelle qu'il n'y paraît. Avec un million d'unités vendues à travers le monde, Suzuki n'a pas vraiment pris de risque, en gardant la ligne générale de son

modèle fétiche mais en y apportant tout de même quelques petites modifications. A l'avant, la nouvelle Swift adopte une nouvelle calandre et de nouveaux blocs optiques plus grands et plus effilés que par le passé. Le profil est toujours aussi dynamique, accentué par une nouvelle forme des vitres arrière. La poupe plus rebondie intègre des feux en virgule avec une partie rouge et une autre blanche plus marquée. Même si ces changements subtils au niveau du look laissent penser à un simple restylage, il s'agit bien de la nouvelle génération de la Swift, la 4ème plus exactement. Bien qu'elle ait





gagné 9 cm en longueur par rapport à l'ancienne génération, elle se positionne toujours entre les micro-citadines et les citadines qui dépassent pour la plupart la barre des 4 mètres. A bord, la nouvelle Swift peut compter sur une présentation plus moderne mais qui reste très sobre, comme c'est le cas de beaucoup de japonaises. Malgré l'utilisation de quelques plastiques durs, les assemblages de bonne facture sont là pour rattraper le coup. Loin de toute fantaisie, la planche de bord est

épurée, la console centrale regroupe l'essentiel des commandes pour une bonne ergonomie. L'instrumentation a également été modifiée pour une meilleure lisibilité des compteurs. Grâce à sa longueur accrue, les passagers profiteront d'une meilleure habitabilité à l'arrière. Basée sur une nouvelle plateforme, celle à qui l'on reprochait des suspensions sèches s'est adoucie pour offrir à ses occupants un meilleur confort. Principalement destinée à un usage en ville, elle pourra compter sur

sa légèreté et sa direction recalibrée pour allier stabilité et agilité. Sous le capot, une seule motorisation est disponible sur notre marché. C'est un nouveau moteur essence 1,2 VVT de 94 ch qui animera les Swift marocaines. La petite japonaise est proposée à partir de 137.000 DH et la version haut de gamme avec boîte automatique atteint les 155.000 DH. Avec des prix pareils, les Marocains et surtout les Marocaines n'auront aucun mal à se laisser séduire par le modèle-phare de Suzuki. ■



Entretien avec
Salim Bekkari
DG de Lead Events

«Nos voitures ont été louées pour différents tournages»



Les voitures de collection font toujours rêver les passionnés. Mais qui dit voiture ancienne dit forcément frais d'entretien élevés, mais pour éviter ce désagrément il y a désormais une solution : la location. Cette initiative vient de la famille Bekkari qui a créé Lead Events et qui compte plus d'une trentaine de voitures.

ALM : Comment vous est venue l'idée de créer une agence de location de voitures de collection?

Salim Bekkari : Depuis mon plus jeune âge, j'ai été «piqué» par le virus de la voiture de collection. Mon enfance a été bercée par des voitures classiques datant des années 20 jusqu'aux années 70. Mon père, Omar Bekkari, est un féru de voitures anciennes. Grâce à lui, j'ai pu assister et participer à la restauration de l'ensemble de nos voitures de collection.

Aujourd'hui, la restauration de nos voitures est fortement coûteuse, quelques agences de cinéma, de shooting et de publicité nous contactaient occasionnellement pour des tournages. Dans un sens, cela nous permettait d'entretenir notre parc automobile car nous devons faire rouler nos voitures et en même temps d'achever les derniers travaux de restauration. Ensuite, j'ai pu voir au fil des années que le Maroc était une destination stratégique pour le milieu du cinéma. En effet plusieurs films comme: le légionnaire de Van Damme, OSS 117 avec Jean du Jardin et bien d'autres ont été tournés dans notre pays. Peu de temps après, nous nous sommes installés à Marrakech et nous avons toujours voulu faire rouler régulièrement nos voitures afin de les entretenir; mais les entretenir engendrerai pour nous des dépenses astronomiques.

Aujourd'hui, Lead Events a été créée dans le but de faire rouler nos voitures classiques et surtout pour partager

notre passion. Partager notre passion signifie que nous mettons à disposition nos voitures de collection à des personnes passionnées pour qu'elles puissent bénéficier du plaisir de conduite sans qu'elles aient les inconvénients d'une ancienne voiture (coût de l'entretien, frais d'assurance, pièces de rechange, achat du véhicule); c'est donc une formule clefs en main.

Quels sont les modèles les plus demandés pour la location?

Tout dépend du segment dans lequel nous nous positionnons: Pour le monde du cinéma, se sont principalement les voitures allant des années 20 jusqu'aux années 60, comme les Renault Torpédo 1927, la Citroën Traction 1936 ou encore notre Rolls Royce Phantom 1 de 1925, ou bien même nos Jaguar Type E des années 60 ! Pour les mariages, nous avons sélectionné nos voitures les plus glamour afin d'offrir aux mariés un voyage dans le temps.

Lesquelles de vos voitures se sont retrouvées dans des vidéos clips ou films?

Nos voitures ont été louées pour différents tournages: Un dernier été à Tanger avec Roger Hanin, OSS 117 avec Jean Du Jardin, la colline a des Yeux avec Alexandre AJA, récemment il y a eu Le dernier vol avec Marion Cotillard et Guillaume Canet mais la liste est encore longue. Notre Chevrolet Corvette 1955 a été louée pour la 1ère édition du Fes-



tival du Rire de Marrakech avec Jamel Debbouze ainsi que pour les vidéos clips d'Hélène Segara et Matt Pokora. Nous avons également eu l'honneur de participer au shooting de Kate Moss à la Palmeraie de Marrakech avec la Ford Mustang Cabriolet de 1964 ainsi qu'au shooting de Mango début avril 2012 à Marrakech en Cadillac Eldorado Cabriolet de 1954 et celui Gucci durant le mois de juillet à Essaouira en Jaguar Type E Coupé de 1962

Y a-t-il des particuliers qui font appel à vous?

Tout d'abord, Marrakech a besoin de renouveau, les tours en calèche et les souks sont devenus aujourd'hui des activités obsolètes pour les touristes. A travers Lead Events, nous organisons d'une part pour les particuliers et les entreprises des transferts VIP pendant des congrès vers l'aéroport et d'autre part pour ceux qui veulent opter pour des Team Building, nous organisons

des balades dans l'Atlas dans les montagnes d'Asni, des mini-Rallyes d'une journée comprenant balade, déjeuner, assistance; un circuit de balade rassemblant paysages de rêve, plaisir de conduite et action au volant durant 145 km, un voyage dans l'espace temps pendant une journée. Ensuite, il y a des particuliers qui décident de s'offrir une escapade en amoureux ou pour leurs noces aux alentours de Marrakech. Nos véhicules ont été loués à plusieurs mariages à Casablanca et Marrakech, nous mettons à disposition des mariés une voiture de collection décorée livrée avec chauffeur durant toute la cérémonie de mariage, photos, tour d'honneur, acheminement jusqu'à l'hôtel. Aujourd'hui, la philosophie de Lead Events c'est : Notre passion vous appartient.

Comment procédez-vous à la recherche des véhicules? Selon la demande ou est-ce que ce sont des coups de cœur?

L'histoire commence dans les années 70, le commandant de bord Omar Bekkari, qui se passionne pour l'automobile dès son plus jeune âge, découvre une Citroën C3 de 1925 chez un ferrailleur de Casablanca et s'en porte acquéreur. Le coup d'envoi était donné pour qu'Omar Bekkari se lance à la recherche de voitures anciennes et d'épaves juchées un peu partout au Maroc et principalement dans d'anciennes fermes ayant appartenu à des résidents français. Ces acquisitions d'époque ont engendré une longue recherche en matière de pièces de rechange et de très nombreux déplacements, ceci dans le seul but de remettre en état et restaurer fidèlement les véhicules. Aujourd'hui, plus de trente véhicules d'époque entièrement restaurés sont à votre disposition pour vous faire rêver. Allemandes, italiennes, anglaises, françaises et américaines constituent notre parc de voitures classiques. C'est à vous maintenant de prendre le volant! ■



Il était une fois... Uno italienne pas comme les autres

S'il est une Fiat dont les Marocains se rappelleront toujours c'est sans aucun doute la Uno. Avec ses plus de 6 millions d'exemplaires vendus dans le monde, elle a eu un tel succès au Maroc qu'on en voit toujours circuler sur nos routes et les taxis ne sont pas les seuls à s'en servir. Remplaçante de la 127, elle est l'ancêtre de la Punto.

Dans quelques mois, la Fiat Uno fêtera ses 30 ans. Après plusieurs tests avec différents prototypes effectués sur des millions de kilomètres et qui ont coûté plus de 700 millions de dollars, le projet 146 était enfin prêt et a pris le nom de Uno. Présentée en janvier 1983 à Cap Canaveral, la remplaçante de la 127 était disponible en 3 et 5 portes et avait droit à trois motorisations essence allant de 45 à 68 ch avant l'arrivée du diesel plus tard avec ses 45 ch.

Dessinée par Giugiaro, la Fiat Uno avait une forme cubique avec un Cx de 0,34 et a su s'inspirer de l'ère des minispac-

es pour exploiter la hauteur et offrir aux passagers une très bonne habitabilité et au conducteur une bonne visibilité. À l'intérieur, les designers Fiat n'ont pas fait les choses à moitié. C'est ainsi que le tableau de bord aux formes douces bénéficie d'une ergonomie très poussée, grâce, entre autres, à l'installation de satellites de commandes, de sièges à glissières inclinées et d'un cendrier coulissant, qui a été emprunté à la Panda. Eclairé par une seule ampoule et les instruments raccordés par des fibres optiques, le tableau de bord de la Uno était le premier à utiliser les fibres optiques de façon généralisée.

Une année après sa sortie, soit en 1984, elle a été élue «Voiture de l'Année» en Europe et son succès commercial a obligé Fiat à augmenter sa capacité de fabrication pour atteindre les 3.800 véhicules par jour. À cet effet, les ateliers d'assemblage et de peinture des usines de Mirafiori et de Rivalta ont été équi-

pés de plusieurs robots Fiat Comau. Au même moment, la production de la Uno est également lancée en Argentine et au Brésil mais elle diffère du modèle italien pour répondre aux spécificités du marché sud-américain où elle était d'ailleurs appelée Mille et non Uno.

En 1985, la petite italienne a droit à une nouvelle génération de moteurs nommés FIRE qui allie performance et faibles consommations grâce à une conception moderne. Alors que le reste de la gamme bénéficie de quelques améliorations avec de nouvelles garnitures et un système électrique amélioré, l'année est surtout marquée par le lancement de la Turbo IE qui développe 105 ch et qui est alimentée par une injection électronique jetronic. Cette version sportive est née pour concurrencer les Peugeot 205 GTI et autres Renault 5 GT Turbo. En 1985 toujours, la Fiat Uno a réussi à atteindre le palier du million de voitures fabriquées et



une année plus tard c'était la barre des 2 millions qui a été franchie. La Turbo D fait son apparition en 1986 avec une puissance de 72 ch. Avec un échangeur d'air et un turbo Garrett T2, elle pouvait revendiquer sa sportivité et bénéficiait d'une finition semblable à celle de la Turbo IE. Elle avait de ce fait droit, entre autres, à un volant en cuir et des vitres électriques qui étaient un équipement luxueux à l'époque.

La phase 1 de la Fiat Uno atteint les 3 millions en 1988 et une année plus tard Fiat offre à sa citadine un profond restylage dont les principaux traits s'inspirent de la Tipo.

Le constructeur italien en profite pour proposer une offre moteur plus large avec 9 motorisations différentes dont les 1.4, 1.5 et TD qui reçoivent une barre antiroulis avant, tout comme la Turbo IE. Alors qu'en 1994 une ligne de fabrication de la Fiat Uno est installée en Pologne, en Italie elle est arrêtée une année plus tard pour être remplacée par la Punto.

Cette dernière a pu surfer sur la vague de succès de son ancêtre dont la production a largement dépassé les 6 millions d'unités.



Historique :

- 1983 : Lancement de la Fiat Uno après des millions de kilomètres de tests à travers le monde.
- 1984 : Une année après son lancement, la Uno est élue «Voiture de l'année» en Europe.
- 1987 : Fiat lance la Uno Slecta avec une transmission automatique à variation continue.
- 1988 : Pour s'adapter aux exigences du marché sud-américain, le constructeur italien lance une version à coffre de sa Uno et la nomme Duna .
- 1989 : La Fiat Uno a droit à un profond restylage et propose une palette de choix plus large pour ce qui est des motorisations.
- 1995 : Avec la présentation de la Punto, la Uno est appelée à disparaître, la fabrication est stoppée en Italie alors qu'elle a été construite en Pologne jusqu'en 2001.



GUIDE D'ACHAT 2012

ABARTH

0801 00 19 20



500	135 ch 206 Nm	08	249.000
500 C	140 ch 206 Nm	08	279.000

ALFA ROMEO

0801 00 19 20



Giulietta

1.4 TB Progression	120 ch 206 Nm	08	240.000
1.4 TB Distinctive	170 ch 250 Nm	08	270.000
1.4 TB Distinctive TCT	170 ch 250 Nm	08	295.000
1.4 TB Competizione	170 ch 250 Nm	08	320.000
1.4 Competizione TCT	170 ch 250 Nm	08	345.000
1.8 TB GDI Quadrifoglio Verde	235 ch 340 Nm	10	380.000
1.6 JTDM-2 Progression	105 ch 320 Nm	06	260.000
2.0 JTDM-2 Distinctive	170 ch 350 Nm	08	290.000
2.0 JTDM-2 Distinctive TCT	170 ch 350 Nm	08	315.000
2.0 JTDM-2 Competizione	170 ch 350 Nm	08	340.000
2.0 JTDM-2 Competizione TCT	170 ch 350 Nm	08	365.000

MITO

1.4 MPI Progression	78 ch 155 Nm	08	198.000
1.4 TB Distinctive	135 ch 230 Nm	08	218.000
1.4 TB Distinctive Pack	135 ch 230 Nm	08	233.000
1.4 TB Distinctive TCT	135 ch 230 Nm	08	238.000
1.4 TB Distinctive Pack TCT	135 ch 230 Nm	08	253.000
1.4 TE Quadrifoglio Verde	170 ch 250 Nm	08	285.000
1.3 JTDM Progression	95 ch 200 Nm	05	215.000
1.6 JTDM Distinctive	20 ch 320 Nm	06	238.000
1.6 JTDM Distinctive Pack	120 ch 320 Nm	06	253.000

159

1.9 JTS	160 ch 190 Nm	09	340.000
1.9 JTS Exclusive	160 ch 190 Nm	09	370.000
2.2 JTS	185 ch 230 Nm	09	360.000
2.2 JTS Exclusive Line	185 ch 230 Nm	09	420.000
1.9 JTDM	150 ch 320 Nm	08	360.000
1.9 JTDM Exclusive	150 ch 320 Nm	08	390.000
2.4 JTDM	210 ch 400 Nm	10	380.000
2.4 JTDM Exclusive Line	210 ch 400 Nm	10	440.000
2.4 JTDM Ti Q4	210 ch 400 Nm	10	520.000
3.2 JTS Ti V6	260 ch 326 Nm	18	550.000

AUDI

0522 31 81 81



A1

1.6 TDI	105 ch 250 Nm	08	230.000
1.4 TSI BVA	122 ch 200 Nm	08	245.000

A1 SportBack

1.6 TDI	105 ch 250 Nm	06	260.000
1.4 TFSI	122 ch 200 Nm	08	275.000

A3

1.6 TDI Ambiente	105 ch 250 Nm	06	284.000
1.6 TDI S-Line	105 ch 250 Nm	06	324.000
1.6 TDI Prestige	105 ch 250 Nm	06	334.000
1.6 TDI Ambiente BVA	105 ch 250 Nm	06	314.000
1.6 TDI S-Line BVA	105 ch 250 Nm	06	354.000

1.6 TDI Prestige BVA	105 ch 250 Nm	06	364.000
2.0 TDI Ambiente BVA	150 ch 320 Nm	08	340.000
2.0 TDI S-Line BVA	150 ch 320 Nm	08	380.000
2.0 TDI Prestige BVA	150 ch 320 Nm	08	390.000

A4

1.8 T FSI	170 ch 320 Nm	10	361.000
2.0 TDI	120 ch 290 Nm	08	332.000
2.0 TDI	143 ch 320 Nm	08	379.000

A5 Coupé

1.8 TFSI	170 ch 320 Nm	08	458.500
2.0 TFSI	211 ch 350 Nm	11	529.000
2.0 TDI	170 ch 380 Nm	08	543.500
3.0 TDI	245 ch 500 Nm	12	653.500

A5 SportBack

1.8 TFSI	170 ch 320 Nm	08	443.500
2.0 TFSI	211 ch 350 Nm	11	538.500
2.0 TDI	170 ch 380 Nm	08	516.800
3.0 TDI	245 ch 500 Nm	12	630.000

A6

2.0 FSI BVA	180 ch 280 Nm	11	509.000
2.8 FSI BVA	204 ch 280 Nm	16	559.000
3.0 TFSI	300 ch 440 Nm	18	704.000
2.0 TDI BVA	177 ch 350 Nm	08	499.000
3.0 TDI	245 ch 500 Nm	12	670.000

A7

3.0 TDI	245 ch 500 Nm	12	750.000
3.0 TFSI	290 ch 440 Nm	18	770.000

A8

3.0 TDI	250 ch 420 Nm	12	935.000
4.2 TDI	351 ch 799 Nm	17	1.140.000
3.0 TSI	290 ch 420 Nm	18	1.125.000
4.2 FSI	372 ch 430 Nm	24	1.235.000

Q3

2.0 TDI	140 ch 320 Nm	08	395.000
2.0 TDI Quattro Tip	177 ch 380 Nm	08	475.000

Q5

2.0 TDI quattro	143 ch 320 Nm	08	449.000
2.0 TDI Quattro Tip	170 ch 350 Nm	08	499.000
3.0 TDI Quattro Tip	240 ch 500 Nm	12	609.000

Q7

3.0 TDI Quattro Tip	240 ch 550 Nm	12	675.000
4.2 V8 TDI Quattro Tip	326 ch 760 Nm	17	1.000.000

BMW

0522 40 07 00



Série 1

116 i Pack Avantage	136 ch 220 Nm	09	292.000
116 i Pack Urban Line	136 ch 220 Nm	09	325.000
116 i Pack Sport Line	136 ch 220 Nm	09	325.000
118 i Pack Avantage	170 ch 250 Nm	09	323.000
118 i Pack Urban Line	170 ch 250 Nm	09	357.000
118 i Pack Sport Line	170 ch 250 Nm	09	357.000
116 d Pack Avantage	116 ch 260 Nm	08	306.000
116 d Pack Urban Line	116 ch 260 Nm	08	339.000
116 d Pack Sport Line	116 ch 260 Nm	08	339.000
118 d Pack Avantage	143 ch 320 Nm	08	322.000
118 d Pack Urban Line	143 ch 320 Nm	08	354.000
118 d Pack Sport Line	143 ch 320 Nm	08	354.000
120 d Pack Avantage	184 ch 380 Nm	08	338.000
120 d Pack Urban Line	184 ch 380 Nm	08	373.000
120 d Pack Sport Line	184 ch 380 Nm	08	373.000

Série 1 Coupé

125 i Pack Avantage	218 ch 250 Nm	14	370.000
125 i Pack Trend	218 ch 250 Nm	14	414.000
125 i Pack Sport M	218 ch 250 Nm	14	416.000
135 i Pack Avantage	306 ch 400 Nm	17	462.000
135 i Pack Trend	306 ch 400 Nm	17	516.000
135 i Pack Sport M	306 ch 400 Nm	17	506.000
120 d Pack Avantage	177 ch 350 Nm	08	337.000
120 d Pack Trend	177 ch 350 Nm	08	384.000
120 d Pack Sport M	177 ch 350 Nm	08	390.000
123 d Pack Avantage	204 ch 400 Nm	08	373.000
123 d Pack Trend	204 ch 400 Nm	08	416.000
123 d Pack Sport M	204 ch 400 Nm	08	423.000

Série 1 Cabriolet

120 i Pack Avantage	156 ch 200 Nm	11	398.000
120 i Pack Trend	156 ch 200 Nm	11	470.000

120 i Pack Sport M	156 ch 200 Nm	11	464.000
135 i Pack Avantage	306 ch 400 Nm	17	531.000
135 i Pack Trend	306 ch 400 Nm	17	587.000
135 i Pack Sport M	306 ch 400 Nm	17	580.000
120 d Pack Avantage	177 ch 350 Nm	08	410.000
120 d Pack Trend	177 ch 350 Nm	08	480.000
120 d Pack Sport M	177 ch 350 Nm	08	474.000

Série 3

320i Avantage	184 ch 270 Nm	11	402.000
320i Modern	184 ch 270 Nm	11	444.000
320i Sport	184 ch 270 Nm	11	444.000
320i Luxury	184 ch 270 Nm	11	505.000
328i Avantage	245 ch 350 Nm	17	448.000
328i Modern	245 ch 350 Nm	17	502.000
328i Sport	245 ch 350 Nm	17	502.000
328i Luxury	245 ch 350 Nm	17	557.000
335i Avantage	306 ch 400 Nm	17	519.000
335i Modern	306 ch 400 Nm	17	575.000
335i Sport	306 ch 400 Nm	17	575.000
335i Luxury	306 ch 400 Nm	17	654.000
318d Avantage	143 ch 320 Nm	08	405.000
318d Modern	143 ch 320 Nm	08	440.000
318d Sport	143 ch 320 Nm	08	440.000
318d Luxury	143 ch 320 Nm	08	500.000
320d Avantage	184 ch 380 Nm	08	423.000
320d Modern	184 ch 380 Nm	08	465.000
320d Sport	184 ch 380 Nm	08	465.000
320d Luxury	184 ch 380 Nm	08	526.000

Série 3 Coupé

320i Pack avantage	156 ch 200 Nm	11	445.000
320i Pack Confort	156 ch 200 Nm	11	462.000
320i Pack Exclusive	156 ch 200 Nm	11	526.000
325i Pak Confort	218 c 250 Nm	14	523.000
325i Pak Exclusive	218 ch 250 Nm	14	637.000
335i Pak Confort	306 ch 400 Nm	17	615.000
335i Pak Exclusive	306 ch 400 Nm	17	738.000
320d Pack avantage	177 ch 350 Nm	08	484.000
320d Pack Confort	177 ch 350 Nm	08	502.000
320d Pack Exclusive	177 ch 350 Nm	08	564.000
330d Pak Confort	231 ch 500 Nm	12	600.000
330d Pak Exclusive	231 ch 500 Nm	12	694.000
335d Pak Confort	286 ch 580 Nm	12	632.000
335d Pak Exclusive	286 ch 580 Nm	12	724.000
M3	420 ch 400 Nm	23	1.090.000

Série 3 Cabriolet

320i Pack avantage	156 ch 200 Nm	11	548.000
320i Pack Confort	156 ch 200 Nm	11	564.000
320i Pack Exclusive	156 ch 200 Nm	11	615.000
325i Pak Confort	218 ch 250 Nm	14	611.000
325i Pak Exclusive	218 ch 250 Nm	14	706.000
335i Pak Confort	306 ch 400 Nm	17	692.000
335i Pak Exclusive	306 ch 400 Nm	17	810.000
320d Pack avantage	184 ch 380 Nm	08	585.000
320d Pack Confort	184 ch 380 Nm	08	600.000
320d Pack Exclusive	184 ch 380 Nm	08	651.000

Série 5

520 i Avantage	184 ch 270 Nm	14	527.000
520 i Confort	184 ch 270 Nm	14	581.000
520 i Exclusive	184 ch 270 Nm	14	654.000
530 i Avantage	258 ch 310 Nm	17	594.000
530 i Confort	258 ch 310 Nm	17	676.000
530 i Exclusive	258 ch 310 Nm	17	717.000
535 i Avantage	306 ch 400 Nm	17	661.000
535 i Confort	306 ch 400 Nm	17	758.000
535 i Exclusive	306 ch 400 Nm	17	792.000
550 i Avantage	407 ch 600 Nm	25	861.000
550 i Confort	407 ch 600 Nm	25	939.000
550 i Exclusive	407 ch 600 Nm	25	1.031.000
520 d Avantage	184 ch 380 Nm	08	538.000
520 d Confort	184 ch 380 Nm	08	588.000
520 d Exclusive	184 ch 380 Nm	08	661.000
525 d Avantage	204 ch 450 Nm	12	592.000
525 d Confort	204 ch 450 Nm	12	664.000
525 d Exclusive	204 ch 450 Nm	12	714.000
530 d Avantage	258 ch 540 Nm	12	630.000
530 d Confort	258 ch 540 Nm	12	708.000
530 d Exclusive	258 ch 540 Nm	12	758.000
535 d Avantage	300 ch 600 Nm	12	681.000
535 d Confort Line	300 ch 600 Nm	12	767.000
535 d Exclusive Line	300 ch 600 Nm	12	815.000
M5 confort	560 ch 680 Nm	25	1.325.000

Série 6

650i Pack Confort	367 ch 490 Nm	27	1.122.000
650i Pack Exclusive	367 ch 490 Nm	27	1.215.000
635d Pack Confort	286 ch 580 Nm	12	1.053.000
635d Pack Exclusive	286 ch 580 Nm	12	1.178.000

Série 6 Cabriolet

640i Confort Line	367 ch 450 Nm	17	1.165.000
640i Exclusive Line	320 ch 450 Nm	17	1.230.000

650i Confort Line.....	286 ch 600 Nm.....25.....	1.290.000
650i Confort Line.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.388.000

Série 6 Gran coupé

640i Confort Line.....	320 ch 450 Nm.....17.....	1.053.000
640i Exclusive Line.....	320 ch 450 Nm.....17.....	1.172.000
640d Confort Line.....	313 ch 630 Nm.....12.....	1.096.000
640d Exclusive Line.....	313 ch 630 Nm.....12.....	1.214.000

Série 7

730 i Pack Confort.....	258 ch 310 Nm.....17.....	987.000
730 i Pack Exclusive.....	258 ch 310 Nm.....17.....	1.070.000
730 Li Pack Confort.....	258 ch 310 Nm.....17.....	1.013.000
730 Li Pack Exclusive.....	258 ch 310 Nm.....17.....	1.087.000
740 i Pack Confort.....	326 ch 450 Nm.....17.....	1.071.000
740 i Pack Exclusive.....	326 ch 450 Nm.....17.....	1.125.000
740 Li Pack Confort.....	326 ch 450 Nm.....17.....	1.094.000
740 Li Pack Exclusive.....	326 ch 450 Nm.....17.....	1.141.000
750 i Pack Confort.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.400.000
750 i Pack Exclusive.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.476.000
750 Li Pack Confort.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.400.000
750 Li Pack Exclusive.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.476.000
730 d Pack Confort.....	245 ch 540 Nm.....12.....	925.000
730 d Pack Exclusive.....	245 ch 540 Nm.....12.....	1.006.000
730 Ld Pack Confort.....	245 ch 540 Nm.....12.....	1.014.000
730 Ld Pack Exclusive.....	245 ch 540 Nm.....12.....	1.089.000
740 d Pack Confort.....	306 ch 600 Nm.....12.....	1.023.000
740 d Pack Exclusive.....	306 ch 600 Nm.....12.....	1.102.000

X1

18 i sDrive Pack avantage.....	150 ch 200 Nm.....11.....	358.000
18 i sDrive Pack confort.....	150 ch 200 Nm.....11.....	380.000
18 i sDrive Pack Exclusif.....	150 ch 200 Nm.....11.....	441.000
18 d sDrive Pack avantage.....	143 ch 320 Nm.....08.....	388.000
18 d sDrive Pack confort.....	143 ch 320 Nm.....08.....	412.000
18 d sDrive Pack Exclusif.....	143 ch 320 Nm.....08.....	472.000
20 d sDrive Pack avantage.....	177 ch 350 Nm.....08.....	410.000
20 d sDrive Pack confort.....	177 ch 350 Nm.....08.....	432.000
20 d sDrive Pack Exclusif.....	177 ch 350 Nm.....08.....	504.000
28 i xDrive Pack avantage.....	265 ch 310 Nm.....17.....	531.000
28 i xDrive Pack confort.....	265 ch 310 Nm.....17.....	560.000
28 i xDrive Pack Exclusif.....	265 ch 310 Nm.....17.....	610.000
18 d xDrive Pack avantage.....	143 ch 320 Nm.....08.....	415.000
18 d xDrive Pack confort.....	143 ch 320 Nm.....08.....	438.000
18 d xDrive Pack Exclusif.....	143 ch 320 Nm.....08.....	499.000
20 d xDrive Pack avantage.....	177 ch 350 Nm.....08.....	432.000
20 d xDrive Pack confort.....	177 ch 350 Nm.....08.....	469.000
20 d xDrive Pack Exclusif.....	177 ch 350 Nm.....08.....	530.000
23 d xDrive Pack avantage.....	204 ch 400 Nm.....08.....	464.000
23 d xDrive Pack confort.....	204 ch 400 Nm.....08.....	498.000
23 d xDrive Pack Exclusif.....	204 ch 400 Nm.....08.....	574.000

X3

28 i Pack Avantage.....	258 ch 310 Nm.....17.....	566.000
28 i Pack Confort.....	258 ch 310 Nm.....17.....	626.000
28 i Pack Exclusive.....	258 ch 310 Nm.....17.....	699.000
30 i Pack Avantage.....	306 ch 400 Nm.....17.....	626.000
30 i Pack Confort.....	306 ch 400 Nm.....17.....	686.000
30 i Pack Exclusive.....	306 ch 400 Nm.....17.....	752.000
20 d Pack Avantage.....	184 ch 380 Nm.....08.....	509.000
20 d Pack Confort.....	184 ch 380 Nm.....08.....	556.000
20 d Pack Exclusive.....	184 ch 380 Nm.....08.....	664.000
30 d Pack Avantage.....	258 ch 560 Nm.....12.....	606.000
30 d Pack Confort.....	258 ch 560 Nm.....12.....	665.000
30 d Pack Exclusive.....	258 ch 560 Nm.....12.....	740.000

X5

30 d Pack Avantage.....	245 ch 520 Nm.....12.....	683.000
30 d Pack Confort.....	245 ch 520 Nm.....12.....	743.000
30 d Pack Exclusive.....	245 ch 520 Nm.....12.....	831.000
40 d Pack Avantage.....	306 ch 600 Nm.....12.....	746.000
40 d Pack Confort.....	306 ch 600 Nm.....12.....	814.000
40 d Pack Exclusive.....	306 ch 600 Nm.....12.....	916.000
50 i Pack Avantage.....	407 ch 600 Nm.....25.....	947.000
50 i Pack Confort.....	407 ch 600 Nm.....25.....	998.000
50 i Pack Exclusive.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.105.000
M 4.4 V8 Confort.....	555 ch 680 Nm.....27.....	1.378.000
M 4.4 V8 Exclusive.....	555 ch 680 Nm.....27.....	1.492.000

X6

35 i Pack avantage.....	306 ch 400 Nm.....17.....	822.000
35 i Pack Confort.....	306 ch 400 Nm.....17.....	888.000
35 i Pack Exclusive.....	306 ch 400 Nm.....17.....	976.000
50 i Pack avantage.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.053.000
50 i Pack Confort.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.112.000
50 i Pack Exclusive.....	407 ch 600 Nm.....25.....	1.217.000
30 d Pack avantage.....	235 ch 520 Nm.....12.....	803.000
30 d Pack Confort.....	235 ch 520 Nm.....12.....	870.000
30 d Pack Exclusive.....	235 ch 520 Nm.....12.....	960.000
35 d Pack avantage.....	286 ch 520 Nm.....12.....	858.000
35 d Pack Confort.....	286 ch 520 Nm.....12.....	933.000
35 d Pack Exclusive.....	286 ch 520 Nm.....12.....	1.044.000
40 d Pack avantage.....	306 ch 600 Nm.....12.....	858.000
40 d Pack Confort.....	306 ch 600 Nm.....12.....	933.000
40 d Pack Exclusive.....	306 ch 600 Nm.....12.....	1.056.000
M 4.4 V8 Confort.....	555 ch 680 Nm.....27.....	1.504.000

M 4.4 V8 Exclusive.....	555 ch 680 Nm.....27.....	1.575.000
-------------------------	---------------------------	-----------

CHEVROLET

0522 78 96 00

**Spark**

1.0 Base.....	68 ch 93 Nm.....06.....	94.900
1.0 LS.....	68 ch 93 Nm.....06.....	99.900
1.0 LS Premium.....	68 ch 93 Nm.....06.....	106.900

Aveo

1.2 LS.....	83 ch 114 Nm.....07.....	119.900
-------------	--------------------------	---------

Cruze

1.6 Base.....	109 ch 150 Nm.....09.....	169.900
1.6 LT.....	109 ch 150 Nm.....09.....	179.900
1.8 LT+.....	141 ch 176 Nm.....10.....	209.900
2.0 VCDI Base.....	150 ch 320 Nm.....08.....	199.900
2.0 VCDI Sport.....	150 ch 320 Nm.....08.....	219.900
2.0 VCDI LT.....	150 ch 320 Nm.....08.....	219.900
2.0 VCDI LT+.....	150 ch 320 Nm.....08.....	249.900

Cruze Hatchback

1.6 LS.....	109 ch 150 Nm.....09.....	179.900
1.6 LT.....	109 ch 150 Nm.....09.....	189.900
2.0 D LS.....	150 ch 320 Nm.....08.....	214.900
2.0 D LT.....	150 ch 320 Nm.....08.....	299.900
2.0 D LT+.....	150 ch 320 Nm.....08.....	249.900

Captiva

2.2 LT BVA.....	184 ch 400 Nm.....08.....	319.900
2.2 LTZ AWD BVA.....	184 ch 392 Nm.....08.....	359.900

Tahoe

5.3 LTZ.....	320 ch 461 Nm.....31.....	660.000
--------------	---------------------------	---------

Traverse

3.2 LT.....	286 ch 461 Nm.....21.....	520.800
-------------	---------------------------	---------

CITROËN

0522 46 49 00

**C1**

1.0 Attraction.....	68 ch 93 Nm.....06.....	107.900
1.0 Confort.....	68 ch 93 Nm.....06.....	117.900

C3

1.1 e Vitamine NC.....	61 ch 95 Nm.....06.....	129.900
1.1 e Vitamine.....	61 ch 95 Nm.....06.....	119.900
1.6 HDi Vitamine NC.....	75 ch 185 Nm.....06.....	164.500
1.6 HDi Vitamine Clim.....	75 ch 185 Nm.....06.....	139.900

DS3

1.4 VTi Chic.....	95 ch 135 Nm.....08.....	199.900
1.6 VTi So Chic BVA.....	120 ch 160 Nm.....09.....	239.900
1.6 e-HDi So Chic.....	92 ch 230 Nm.....06.....	249.900

C4

1.4 VTi Attraction.....	95 ch 135 Nm.....08.....	181.000
1.6 HDi Vitamine.....	92 ch 230 Nm.....06.....	179.900
1.6 HDi Dynamique.....	92 ch 230 Nm.....06.....	224.500
1.6 HDi Exclusive.....	112 ch 270 Nm.....06.....	279.900

DS4

1.6 e-HDi Chic.....	112ch 270 Nm.....06.....	259.900
1.6 e-HDi So Chic.....	112ch 270 Nm.....06.....	299.900
2.0 HDi Sport Chic.....	160ch 340 Nm.....08.....	315.000

DS5

1.6 e-HDi Chic.....	112ch 270 Nm.....06.....	334.900
1.6 THP So Chic.....	155ch 240 Nm.....09.....	379.900
2.0 HDi So Chic.....	160ch 340 Nm.....08.....	399.900

C4 Picasso

1.6 HDi Attraction.....	112 ch 240 Nm.....06.....	229.000
1.6 HDi Dynamique.....	112 ch 240 Nm.....06.....	254.900

C4 Grand Picasso

1.6 HDi Dynamique.....	112 ch 240 Nm.....06.....	269.900
------------------------	---------------------------	---------

C5

1.6 Attraction.....	120 ch 160 Nm.....09.....	261.900
---------------------	---------------------------	---------

1.6 THP Exclusive BVA.....	155 ch 240 Nm.....09.....	369.900
1.6 HDi Attraction.....	110 ch 260 Nm.....06.....	275.000
1.6 VTi BMP6 Attraction.....	120 ch 160 Nm.....09.....	261.900
2.0 HDi Dynamique.....	138 ch 340 Nm.....08.....	315.000
2.0 HDi Confort BVA.....	163 ch 340 Nm.....08.....	359.900
2.0 HDi Exclusive BVA.....	163 ch 340 Nm.....08.....	409.900

C6

3.0 HDi Exclusive BVA.....	240 ch 450 Nm.....12.....	720.000
----------------------------	---------------------------	---------

C-Crosser

2.2 HDi Attraction.....	160 ch 380 Nm.....09.....	349.900
2.2 HDi Pack Nemo.....	160 ch 380 Nm.....09.....	379.900
1.4 HDi Attraction.....	70 ch 160 Nm.....06.....	138.500
1.4 HDi Dynamique.....	70 ch 160 Nm.....06.....	141.500
1.4 HDi Dynamique Clim.....	70 ch 160 Nm.....06.....	151.500
1.4 HDi Confort Clim.....	70 ch 160 Nm.....06.....	162.900

Berlingo

1.6 HDi X.....	75 ch 185 Nm.....06.....	179.900
1.6 HDi Multispace.....	75 ch 185 Nm.....06.....	187.000
1.6 HDi XTR.....	92 ch 215 Nm.....06.....	221.900

C-Elysée

1.2 VTi Attraction.....	72 ch 110 Nm.....07.....	119.900
1.2 VTi Tendence.....	72 ch 110 Nm.....07.....	131.900
1.2 VTi Exclusive.....	72 ch 110 Nm.....07.....	144.900
1.6 HDi Attraction.....	92 ch 230 Nm.....06.....	144.900
1.6 HDi Tendence.....	92 ch 230 Nm.....06.....	152.900
1.6 HDi Exclusive.....	92 ch 230 Nm.....06.....	165.900

DODGE

0522 24 90 90

**Avenger**

2.0.....	156ch 190 Nm.....11.....	200.000
----------	--------------------------	---------

FIAT

0810 0 00 05

**Panda**

1.2 MPI Confort +.....	69 ch 102 Nm.....07.....	99.000
------------------------	--------------------------	--------

Doblo Classic

1.3 I M-jet Combi.....	75 ch 190 Nm.....05.....	124.000
1.3 I M-jet Urban.....	75 ch 190 Nm.....05.....	136.500

Doblo

1.3 M-jet Active.....	90 ch 220 Nm.....05.....	192.000
1.6 M-jet Dynamic.....	105 ch 290 Nm.....06.....	220.000

Punto

1.2 Pop.....	69 ch 102 Nm.....07.....	119.900
1.2 Lounge.....	69 ch 102 Nm.....07.....	149.900
1.3 M-jet Pop.....	75 ch 190 Nm.....05.....	139.900
1.3 M-jet Lounge.....	75 ch 190 Nm.....05.....	169.900

Punto Evo

1.2 MPI Dynamic.....	65 ch 102 Nm.....07.....	139.000
1.2 MPI Dy. Pack design.....	65 ch 102 Nm.....07.....	157.000
1.3 M-jet Dynamic.....	75 ch 190 Nm.....05.....	154.000
1.3 M-jet Dy Pack Design.....	75 ch 190 Nm.....05.....	172.000

Linea

1.4 Dynamic.....	77ch 115Nm.....08.....	150.000
1.3 M-Jet Dynamic +.....	90ch 200Nm.....05.....	204.000
1.6 M-Jet Dynamic.....	105ch 290Nm.....06.....	190.000
1.6 M-Jet Dynamic Gold.....	105 ch 290 Nm.....06.....	212.000
1.6 M-Jet Emotion.....	105ch 290Nm.....06.....	222.000

Bravo

1.4 MPI Dynamic.....	90 ch 128 Nm.....08.....	172.000
1.4 MPI Dynamic Silver.....	90 ch 128 Nm.....08.....	195.000
1.4 MPI Dynamic Gold.....	90 ch 128 Nm.....08.....	208.000
1.6 M-Jet Dynamic.....	105 ch 290 Nm.....06.....	198.000
1.6 M-Jet Dynamic Silver.....	105 ch 290 Nm.....06.....	221.000
1.6 M-Jet Dynamic Gold.....	105 ch 290 Nm.....06.....	234.000
1.6 M-Jet M-Jet Emotion.....	120 ch 300 Nm.....06.....	246.000

500		
1.2 Pop.....	69 ch 102 Nm.....07	129.000
1.2 Lounge 1.3 M-Jet Po.....	75 ch 145 Nm.....05	154.000
1.3 M-Jet Lounge.....	75 ch 145 Nm.....05	174.000
500 C		
1.2 Lounge.....	69 ch 102 Nm.....07	209.000
1.4 Lounge.....	100 ch 131 Nm.....08	229.000
1.3 M-jet Lounge.....	75 ch 145 Nm.....05	229.000
Freemont		
2.0 M-Jet Urban 4x2 MT.....	170 ch 350 Nm.....08	320.000
2.0 M-Jet Lounge 4x4 AT.....	170 ch 350 Nm.....08	365.000

GWM Motors 0522 34 85 85



Florid		
1.3 I.....	92 ch 118 Nm.....07	99.900
1.3 I Cross.....	92 ch 118 Nm.....07	114.900
Haval H5		
2.0 CRDI (4x2) Luxury.....	135 ch 310 Nm.....08	199.000
2.0 CRDI (4x2) Elite.....	135 ch 310 Nm.....08	220.000
2.0 CRDI (4x4) Elite.....	135 ch 310 Nm.....08	239.000
2.0 CRDI (4x4) Sunroof.....	135 ch 310 Nm.....08	269.900
Wingle5		
2.0 D.....	135 ch 310 Nm.....08	209.000

HONDA 0522 79.78.40



Jazz		
1.4 i-VTEC Sport.....	100 ch 127 Nm.....08	179.000
1.4 i-VTEC Sport New CVT.....	100 ch 127 Nm.....08	203.000
Civic		
1.4 i-VTEC Confort.....	100 ch 127 Nm.....08	199.000
1.8 i-VTEC Sport.....	140 ch 173 Nm.....10	239.000
1.8 i-VTEC BVA Sport.....	140 ch 173 Nm.....10	254.000

Insight		
1.3 i-VTEC +IMA Automatique.....	98 ch 167 Nm.....08	269.000

Accord		
2.0 Élégance.....	156 ch 192 Nm.....11	305.000
2.0 Élégance Auto.....	156 ch 192 Nm.....11	315.000
2.4 Executive Aut.....	200 ch 230 Nm.....13	350.000
2.4 i-DTEC Élégance.....	150 ch 350 Nm.....09	324.000
2.2 i-DTEC Élégance Auto.....	150 ch 350 Nm.....09	353.000
2.2 i-DTEC Executive.....	150 ch 350 Nm.....09	378.000
2.2 i-DTEC Executive Auto.....	150 ch 350 Nm.....09	399.000

CR-V		
2.0 i-VTEC Elegance Plus Auto.....	150 ch 192 Nm.....11	315.000
2.0 i-VTEC Exec. Plus Auto.....	150 ch 192 Nm.....11	335.000
2.2 i-DTEC Confort Plus.....	150 ch 350 Nm.....09	335.000
2.2 i-DTEC Confort Auto.....	150 ch 350 Nm.....09	339.000
2.2 i-DTEC Elegance.....	150 ch 350 Nm.....09	340.000
2.2 i-DTEC Exec. Auto.....	150 ch 350 Nm.....09	389.000
2.2 i-DTEC Exec. Auto.....	150 ch 350 Nm.....09	399.000

Legend		
3.7 Executive.....	307 ch 370 Nm.....21	650.000

HYUNDAI 0522 79 76 76



i10		
1.1 Pack.....	69 ch 96 Nm.....06	91.900
1.1 Confort.....	69 ch 96 Nm.....06	101.900
1.1 Confort BVA.....	69 ch 96 Nm.....06	113.900

i20		
1.2 Pack.....	85 ch 121 Nm.....07	126.900
1.2 Confort.....	85 ch 121 Nm.....07	136.900
1.4 Confort BVA.....	100 ch 137 Nm.....08	152.900
1.4 Pack Diesel.....	90 ch 220 Nm.....06	149.900
1.4 Confort Diesel.....	90 ch 220 Nm.....06	159.900

i30		
Confort Diesel.....	128 ch 260 Nm.....06	189.000
Maestro Diesel.....	128 ch 260 Nm.....06	199.000
Elite Diesel.....	128 ch 260 Nm.....06	222.000

Accent		
1.4 Essence Confort.....	108 ch 136 Nm.....08	143.900
1.6 CRDI Pack.....	128 ch 260 Nm.....06	151.900
1.6 CRDI Confort.....	128 ch 260 Nm.....06	156.900
1.6 CRDI Confort BVA.....	128 ch 260 Nm.....06	167.000
1.6 CRDI Maestro.....	128 ch 260 Nm.....06	170.000

i40		
1.7 CRDI Prestige.....	136 ch 330 Nm.....07	259.000
1.7 CRDI Premium.....	136 ch 330 Nm.....07	279.000
1.7 CRDI Luxe.....	136 ch 330 Nm.....07	299.000

Veloster		
1.6 MPI BVA 6.....	130 ch 157 Nm.....09	249.000

Santa Fe		
2.2 CRDI Business.....	197 ch 421 Nm.....09	349.000
2.2 CRDI Prestige.....	197 ch 421 Nm.....09	369 000
2.2 CRDI Premium.....	197 ch 421 Nm.....09	385 000
2.2 CRDI Limited.....	197 ch 421 Nm.....09	435 000

ix35		
2.0 CRDI Rodeo 4x2.....	177 ch 383 Nm.....08	275.000
2.0 CRDI Rodeo 4x4.....	177 ch 383 Nm.....08	305.000
2.0 CRDI Rodeo BVA4x4.....	177 ch 392 Nm.....08	320.000
2.0 CRDI Sabino 4x4.....	177 ch 392 Nm.....08	350.000

ix55		
3.0 CRDI.....	250 ch 471 Nm.....12	520.000

H-1		
2.5 Tci 9 pl Pack.....	100 ch 226 Nm.....10	279.000
2.5 Tci 9 pl Pack +.....	100 ch 226 Nm.....10	289.000
2.5 Tci 9P Luxe.....	100 ch 226 Nm.....10	309.000
2.5 Tci 12P Pack.....	100 ch 226 Nm.....10	285.000
2.5 Tci Ambulance.....	100 ch 226 Nm.....10	275.000
2.5 Tci Ambulance Clim.....	100 ch 226 Nm.....10	287.000

Genesis Coupé		
Genesis Coupé.....	210 ch 305 Nm.....11	389.000

Sonata		
2.0 Prestige.....	165 ch 198 Nm.....11	269.000
2.0 Premium.....	165 ch 198 Nm.....11	299.000
2.0 Luxe.....	165 ch 198 Nm.....11	329.000

JAGUAR 0522 48 17 18



XF		
2.2 Td. Luxury.....	190 ch 450 Nm.....09	530.000
3.0 Td. Luxury.....	240 ch 500 Nm.....12	620.000
3.0 Td. Premium Luxury.....	240 ch 500 Nm.....12	730.000

XJ		
3.0 Td. SWB Luxury.....	275 ch 600 Nm.....12	950.000
3.0 Td. LWB Premium Luxury.....	275 ch 600 Nm.....12	1.050.000
3.0 Td. Diesel LWB Portfolio.....	275 ch 600 Nm.....12	1.150.000
5.0 LWB Supersport.....	510 ch 625 Nm.....29	1.700.000

XK		
5.0 XK Coupé.....	385 ch 515 Nm.....29	1.250.000
5.0 XK Cabriolet.....	385 ch 515 Nm.....29	1.300.000
5.0 XKR Coupé.....	510 ch 625 Nm.....29	1.400.000
5.0 XKR Cabriolet.....	510 ch 625 Nm.....29	1.450.000
5.0 XKR-S Coupé.....	550 ch 680 Nm.....29	1.700.000
5.0 XKR-S Cabriolet.....	550 ch 680 Nm.....29	1.850.000

JEEP 0522 24 90 90



Compass		
2.2 CRD Sport.....	163 ch 320 Nm.....09	315.000
2.2 CRD Limited.....	163 ch 320 Nm.....09	330.000

Grand Cherokee		
3.0 CRD Limited.....	241 ch 550 Nm.....12	495.000

KIA 0522 40 31 65



Picanto		
1.0 LX.....	69 ch 95 Nm.....06	96.800
1.0 LX Clim.....	69 ch 95 Nm.....06	104.000
1.0 EX Clim.....	69 ch 95 Nm.....06	116.800
1.0 EX Clim BVA.....	69 ch 95 Nm.....06	126.800

Rio		
1.2 LX.....	87 ch 120 Nm.....07	139.000
1.2 LX+.....	87 ch 120 Nm.....07	149.000
1.2 EX.....	87 ch 120 Nm.....07	159.000

Soul		
1.6 MT DSL City.....	128 ch 260 Nm.....06	195.000

Cee'd		
1.6 CRDI LX.....	115 ch 255 Nm.....06	192.000
1.6 CRDI EX.....	115 ch 255 Nm.....06	205.000
1.6 CRDI EX BVA.....	115 ch 255 Nm.....06	215.000

Cerato

1.6 l BASIC.....	124 ch 156 Nm.....09	169.000
1.6 l Premium.....	124 ch 156 Nm.....09	189.000
1.6 l Prestige BVA.....	124 ch 156 Nm.....09	215.000

Carens

2.0 l CRDi.....	140 ch 305 Nm.....08	225.000
-----------------	----------------------	---------

Optima

2.0.....	144 ch 188 Nm.....11	244.900
----------	----------------------	---------

Sorento

2.2 CRDi Pack 5 Pl.....	197ch 421Nm.....09	350.000
2.2 CRDi Pack 7 Pl.....	197ch 421Nm.....09	360.000
2.2 CRDi Vogue 5 Pl.....	197ch 421Nm.....09	380.000
2.2 CRDi Vogue 7 Pl.....	197ch 421Nm.....09	380.000
2.2 CRDi Executive 7 Pl.....	197ch 421Nm.....09	435.000

Mohave

3.0 CRDi.....	250 ch 550 Nm.....12	475.000
---------------	----------------------	---------

Sportage

2.0 CRDi Pack 2WD.....	184 ch 392 Nm.....08	295.000
2.0 CRDi Pack 4WD.....	184 ch 392 Nm.....08	310.000
2.0 CRDi Vogue 4WD BVA.....	184 ch 392 Nm.....08	320.000
2.0 CRDi Luxe 4WD BVA.....	184 ch 392 Nm.....08	350.000

LANCIA

080 10 019 20

**Ypsilon**

1.2 Fire Evo2 Argento S&S.....	69 ch 102 Nm.....07	139.900
1.2 Fire Evo2 ORO S&S.....	69 ch 102 Nm.....07	164.900
1.2 Fire Evo2 Platino S&S.....	69 ch 102 Nm.....07	189.900
1.3 JTD Argento S&S.....	95 ch 200 Nm.....05	164.900
1.3 JTD Oro S&S.....	95 ch 200 Nm.....05	189.900
1.3 JTD Platino S&S.....	95 ch 200 Nm.....05	214.900

Delta

1.4 T-jet Silver.....	120 ch 206 Nm.....08	225.000
1.4 T-jet Gold.....	120 ch 206 Nm.....08	255.000
1.6 M-jet Silver.....	105 ch 300 Nm.....06	245.000
1.6 M-jet Gold.....	105 ch 300 Nm.....06	275.000
1.6 M-jet Gold.....	120 ch 300 Nm.....06	290.000

Thema

3.6 Pentastar Platinum.....	286 ch 340 Nm.....21	525.000
3.6 Pentastar Executive.....	286 ch 340 Nm.....21	565.000
3.0 Multijet II Platinum.....	239 ch 550 Nm.....12	525.000
3.0 Multijet II Executive.....	239 ch 550 Nm.....12	565.000

LAND ROVER

0522 40 07 00

**Defender**

90 - 2.4 d SW.....	122 ch 360 Nm.....10	345.000
90 - 2.4 d SW AC.....	122 ch 360 Nm.....10	365.000
110 - 2.4 d SW.....	122 ch 360 Nm.....10	375.000
110 - 2.4 d SW AC.....	122 ch 360 Nm.....10	395.000
110 - 2.4 d SW ACE.....	122 ch 360 Nm.....10	403.000

Freelander

3.2 S.....	233 ch 317 Nm.....18	399.000
3.2 Pack Lux Auto.....	233 ch 317 Nm.....18	450.000
3.2 Pack Premium Auto.....	233 ch 317 Nm.....18	518.000
2.2 Td4 S.....	160 ch 400 Nm.....09	399.000
2.2 Td4 Pack Lux.....	160 ch 400 Nm.....09	450.000
2.2 Td4 Pack Premium.....	160 ch 400 Nm.....09	518.000

Discovery 4

5.0 V8 SE Auto.....	375 ch 510 Nm.....29	743.000
5.0 V8 HSE Auto.....	375 ch 510 Nm.....29	825.000
2.7 TD S.....	190 ch 445 Nm.....11	542.000
2.7 TD SE.....	190 ch 445 Nm.....11	590.000
2.7 TD HSE.....	190 ch 445 Nm.....11	684.000

3.0 TDV6 S Auto.....	245 ch 600 Nm.....12	624.000
3.0 TDV6 SE Auto.....	245 ch 600 Nm.....12	647.000
3.0 TDV6 HSE Auto.....	245 ch 600 Nm.....12	742.000

Range Rover

3.0 TDV6 HSE.....	248 ch 600 Nm.....12	999.000
4.4 SDV8 Vogue.....	339 ch 700 Nm.....18	1.200.000
5.0 V8 Supercharged Vogue.....	510 ch 625 Nm.....29	1.260.000
5.0 V8 SV SE.....	510 ch 625 Nm.....29	1.370.000
5.0 V8 SV AB.....	510 ch 625 Nm.....29	1.555.000

Range Rover Evoque

2.2 TD4 Pure 5P.....	150 ch 400 Nm.....09	460.000
2.2 TD4 Prestige 5P.....	150 ch 400 Nm.....09	572.000
2.2 TD4 Dynamic 5P.....	150 ch 400 Nm.....09	577.000
2.2 SD4 Pure 5P.....	190 ch 400 Nm.....09	484.000
2.2 SD4 Prestige 5P.....	190 ch 400 Nm.....09	589.000
2.2 SD4 Dynamic 5P.....	190 ch 400 Nm.....09	600.000
2.0 Si4 BVA6 Pure 5P.....	240 ch 340 Nm.....-	512.000
2.0 Si4 BVA6 Prestige 5P.....	240 c 340 Nm.....-	624.000
2.0 Si4 BVA6 Dynamic 5P.....	240 ch 340 Nm.....-	629.000
2.2 TD4 Pure coupé.....	150 ch 400 Nm.....09	472.000
2.2 TD4 Prestige coupé.....	150 ch 400 Nm.....09	584.000
2.2 TD4 Dynamic coupé.....	150 ch 400 Nm.....09	589.000
2.2 SD4 Pure coupé.....	190 ch 400 Nm.....09	494.000
2.2 SD4 Prestige coupé.....	190 ch 400 Nm.....09	608.000
2.2 SD4 Dynamic coupé.....	190 ch 400 Nm.....09	613.000
2.0 Si4 BVA6 Pure coupé.....	240 ch 340 Nm.....-	524.000
2.0 Si4 BVA6 Prestige coupé.....	240 ch 340 Nm.....-	636.000
2.0 Si4 BVA6 Dynamic coupé.....	240 ch 340 Nm.....-	641.000

LIFAN

0522 66 16 88

**Lifan 320**

1.3 l.....	89 ch 110 Nm.....08	97.500
------------	---------------------	--------

MAZDA

0522 40 07 00

**Mazda2**

1.3 S-VT Harmony.....	86 ch 122 Nm.....08	159.900
1.5 S-VT Performance.....	103 ch 137 Nm.....09	169.900

Mazda3

1.6 S-VT Sport Harmony 4 p.....	105 ch 145 Nm.....09	209.000
1.6 S-VT Sport Elégance 4 p.....	105 ch 145 Nm.....09	229.000
1.6 S-VT Avant-garde 4 p.....	105 ch 145 Nm.....09	250.000
2.0 S-VT Sport Perf. 4 p.....	150 ch 187 Nm.....11	275.000
2.2 MZR-CD Sport AG 4 p.....	150 ch 360 Nm.....09	295.000
2.2 MZR-CD Sport Performance 4p.....	185 ch 400 Nm.....09	335.000
1.6 S-VT Harmony 5 p.....	105 ch 145 Nm.....09	209.000
1.6 S-VT Elégance 5 p.....	105 ch 145 Nm.....09	229.000
1.6 S-VT Avant-garde 5 p.....	105 ch 145 Nm.....09	250.000
2.0 S-Vt Performance 5 p.....	150 ch 187 Nm.....11	275.000
1.6 MZ-CD Sport AG 5 p.....	109 ch 240 Nm.....06	259.000
2.2 MZR-CD Sport AV 5 p.....	150 ch 360 Nm.....09	295.000
2.2 MZR-CD SP 5 p.....	185 ch 400 Nm.....09	335.000

Mazda5

1.8 S-VT Elégance.....	115 ch 165 Nm.....10	260.000
2.0 MZR-CD Elégance.....	110 ch 310 Nm.....08	289.000

Mazda6

2.0 MZR-I Elégance.....	155 ch 190 Nm.....11	309.000
2.0 MZR-I Prestige.....	155 ch 190 Nm.....11	355.000
2.5 S-VT Sport.....	170 ch 226 Nm.....14	382.000
2.0 MZR-CD Elégance.....	163 ch 360 Nm.....09	342.000
2.2 MZR-CD Performance.....	180 ch 400 Nm.....09	399.000

MX-5

2.0 S-VT Roadster Sport.....	160 ch 188 Nm.....11	315.000
2.0 S-VT Road Coupé Perf.....	160 ch 188 Nm.....11	375.000

CX-7

2.2 MZR-CD Elégance.....	173 ch 400 Nm.....09	399.000
2.2 MZR-CD Avant garde.....	173 ch 400 Nm.....09	429.000
2.2 MZR-CD Prestige.....	173 ch 400 Nm.....09	479.000

CX-9

3.7 V6.....	279 ch 366 Nm.....21	499.000
-------------	----------------------	---------

MERCEDES

0522 65 09 90

**Classe A**

A 180.....	122 ch 200 Nm.....09	269.000
A 180 CDI.....	109 ch 260 Nm.....06	295.000
A 180 CDI BVA.....	109 ch 250 Nm.....07	318.000
A 200 CDI.....	136 ch 300 Nm.....07	309.000

Classe B

B 180 Pack Sport.....	122 ch 200 Nm.....09	294.000
B 180 CDI Pack Sport.....	109 ch 250 Nm.....07	311.000
B 180 CDI Pack Sport.....	109 ch 250 Nm.....07	311.000
B 200 CDI Pack Sport.....	136 ch 300 Nm.....07	333.000

Classe C

C 200 CGI BE Classic.....	184 ch 270 Nm.....10	390.000
C 250 CGI BE Classic.....	204 ch 310 Nm.....10	445.000
C 350 BE Elégance.....	306 ch 370 Nm.....21	530.000
C 63 AMG.....	457 ch 600 Nm.....36	785.000
C 200 CDI BE Classic.....	136 ch 360 Nm.....09	395.000
C 220 CDI BE Classic.....	170 ch 400 Nm.....09	415.000
C 350 CDI BE Classic.....	265 ch 620 Nm.....12	530.000

Classe C Coupé

C 180.....	156 ch 250 Nm.....10	385.000
C 350.....	306 ch 370 Nm.....21	550.000
C 220 CDI.....	170 ch 400 Nm.....09	430.000
C 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....09	460.000

Classe E

E 200 CDI Classic.....	136 ch 360 Nm.....09	449.000
E 220 CDI Classic.....	170 ch 400 Nm.....09	515.000
E 250 CDI Classic.....	204 ch 500 Nm.....09	535.000
E 300 CDI Elégance.....	231 ch 540 Nm.....12	579.000

Classe E Coupé

E 200 CGI.....	184 ch 270 Nm.....10	498.000
E 350.....	306 ch 370 Nm.....21	620.000
E 220 CDI.....	170 ch 400 Nm.....09	515.000
E 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....09	582.000
E 350 CDI.....	265 ch 620 Nm.....12	617.000

Classe S

S 350.....	306 ch 370 Nm.....21	1.010.000
S 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....09	840.000
S 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....09	925.000
S 350 BlueTEC.....	258 ch 620 Nm.....12	895.000
S 350 BlueTEC.....	258 ch 620 Nm.....12	986.000
S 350 BlueTEC 4M.....	258 ch 620 Nm.....12	945.000
S 350 BlueTEC 4M.....	258 ch 620 Nm.....12	1.030.000

CLS

CLS 500.....	408 ch 600 Nm.....21	1.030.000
CLS 63 AMG.....	410 ch 700 Nm.....32	420.000
CLS 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....09	760.000
CLS 350 CDI.....	265 ch 620 Nm.....12	795.000

SL

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

SLK

SLK 200.....	184 ch 270 Nm.....11	470.000
SLK 250 CDI.....	204 ch 500 Nm.....21	480.000

SLS

SLS AMG Coupé.....	571 ch 650 Nm.....36	2.430.000
SLS AMG Roadster.....	571 ch 650 Nm.....36	2.600.000

Classe M

ML 350 4MATIC.....	306 ch 370 Nm.....21	648.000
ML 250 BlueTEC 4MATIC.....	204 ch 500 Nm.....09	633.000
ML 350 BlueTEC 4MATIC.....	258 ch 620 Nm.....12	673.000

GL

GL 350 CDI.....	265 ch 620 Nm.....12	895.000
GL 420 CDI.....	306 ch 700 Nm.....16	1.032.000

GLK

GLK 200 CDI.....	143 ch 350 Nm.....09	425.000
GLK 220 CDI 4MATIC.....	170 ch 400 Nm.....09	478.000

MINI 0522 40 07 00



Mini Hatch

One Pack	98 ch 140 Nm.....09	225.000
One Salt	98 ch 140 Nm.....09	235.000
One Pepper	98 ch 140 Nm.....09	250.000
One Chili.....	98 ch 140 Nm.....09	266.000
Cooper Salt.....	122 ch 160 Nm.....09	259.000
Cooper Pepper.....	122 ch 160 Nm.....09	271.000
Cooper Chili.....	122 ch 160 Nm.....09	291.000
Cooper S Salt	184 ch 240 Nm.....09	291.000
Cooper S Pepper.....	184 ch 240 Nm.....09	304.000
Cooper S Chili.....	184 ch 240 Nm.....09	322.000
Cooper S JCW Pack	211 ch 280 Nm.....09	349.000
Coper S JCW Chili	211 ch 280 Nm.....09	373.000

Mini Clubman

One Pack	8 ch 140 Nm	09	269.000
One Salt	98 ch 140 Nm.....09		273.000
One Pepper	98 ch 140 Nm.....09		290.000
One Chili.....	98 ch 140 Nm.....09		313.000
Cooper Salt.....	122 ch 160 Nm.....09		296.000
Cooper Pepper.....	122 ch 160 Nm.....09		311.000
Cooper Chili.....	122 ch 160 Nm.....09		338.000
Cooper S Salt	184 ch 240 Nm.....09		347.000
Cooper S Pepper.....	184 ch 240 Nm.....09		359.000
Cooper S Chili.....	184 ch 240 Nm.....09		387.000
Cooper S JCW Pack	211 ch 240 Nm.....09		411.000
Cooper S JCW Chili	211 ch 240 Nm.....09		444.000

Mini Cabrio

One Pack	98 ch 160 Nm.....09	299.000
One Salt	98 ch 160 Nm.....09	302.000
One Pepper	98 ch 160 Nm.....09	320.000
One Chili.....	98 ch 160 Nm.....09	334.000
Cooper Salt.....	122 ch 160 Nm.....09	325.000
Cooper Pepper.....	122 ch 160 Nm.....09	338.000
Cooper Chili.....	122 ch 160 Nm.....09	358.000
Cooper S Salt	184 ch 240 Nm.....09	375.000
Cooper S Pepper.....	184 ch 240 Nm.....09	389.000
Cooper S Chili.....	184 ch 240 Nm.....09	410.000
Cooper S JCW Pack	211 ch240 Nm.....09	432.000
Cooper S JCW Chili.....	211 ch 240 Nm.....09	460.000

Mini Coupé

Cooper Salt.....	122 ch 160 Nm.....09	288.000
Cooper Pepper.....	122 ch 160 Nm.....09	300.000
Cooper Chili.....	122 ch 160 Nm.....09	322.000
Cooper S Salt	184 ch 240 Nm.....09	324.000
Cooper S Pepper.....	184 ch 240 Nm.....09	337.000
Cooper S Chili.....	184 ch 240 Nm.....09	360.000
Cooper S JCW Salt	211 ch 260 Nm.....09	396.000
Cooper S JCW Chili.....	211 ch 260 Nm.....09	425.000

Mini Roadster

Cooper Salt.....	122 ch 160 Nm.....09	315.000
Cooper Pepper.....	122 ch 160 Nm.....09	336.000
Cooper Chili.....	122 ch 160 Nm.....09	352.000
Cooper S Salt	184 ch 240 Nm.....09	363.000
Cooper S Pepper.....	184 ch 240 Nm.....09	377.000
Cooper S Chili.....	184 ch 240 Nm.....09	404.000
Cooper S JCW Salt	211 ch 260 Nm.....09	427.000
Cooper S JCW Chili.....	211 ch 260 Nm.....09	460.000

Mini Countryman

One Pack	98 ch 153 Nm.....09	279.000
Cooper Pack.....	122 ch 60 Nm.....09	298.000
Cooper S Pack	184 ch 240 Nm.....09	344.000
Cooper S All4 Pack	184 ch 240 Nm.....09	366.000
One D Pack	90 ch 215 Nm.....06	298.000
Cooper D Pack	112 ch 270 Nm.....06	328.000
Cooper D All4 Pack.....	112 ch 270 Nm.....06	349.000

MITSUBISHI 0522 46 03 90



Colt

1.1 Pack Luxe.....	75 ch 100 Nm.....06	139.000
--------------------	---------------------------	---------

Lancer

1.5 EX.....	109 ch 143 Nm.....09	169.000
-------------	----------------------------	---------

Lancer Diesel

2.0 DI-D Pack.....	140 ch 143 Nm.....08	199.900
2.0 DI-D Pack Luxe.....	140 ch 143 Nm.....08	219.900

Pajero

V98 GLS DI-D BA.....	165 ch 373 Nm.....13	419.000
----------------------	----------------------------	---------

Pajero Sport

2.5 DI-D Pack.....	136 ch 314 Nm.....10	345.000
2.5 DI-D Pack Luxe.....	136 ch 314 Nm.....10	365.000

L200 Sportero

2.5 DI-D.....	136 ch 314 Nm.....10	365.000
---------------	----------------------------	---------

Outlander

2.0 DI-D Pack Luxe.....	140 ch 320 Nm.....08	349.000
2.0 DI-D Pack Luxe Premium.....	140 ch 320 Nm.....08	379.000

NISSAN 0522 34 98 00



Micra

1.2 Confort.....	80 ch 110 Nm.....07	119.000
1.2 Elegance BVM.....	80 ch 110 Nm.....07	138.000
1.2 Elegance BVA	80 ch 110 Nm.....07	152.000

Juke

1.6 Confort BVA.....	117 ch 158 Nm.....07	205.000
1.6 Elegance BVA	117 ch 158 Nm.....07	229.000
1.6 Elegance Turbo.....	117 ch 158 Nm.....07	239.000

Note

1.4.....	85 ch 128 Nm.....08	147.000
1.5 dCi Confort.....	85 ch 128 Nm.....06	159.000
1.5 dCi Elegance.....	85 ch 128 Nm.....06	171.000

Patrol GR

4.2 STD Sahara.....	116 ch 264 Nm.....17	345.000
---------------------	----------------------------	---------

X-Trail

2.0 dCi Elegance.....	150 ch 320 Nm.....08	395.000
2.0 dCi Luxe.....	150 ch 320 Nm.....08	415.000

Pathfinder

2.5 dCi Elegance BVM 190 ch 403 Nm.....	10.....	345.000
2.5 dCi Luxe BVM 190 ch 403 Nm.....	10.....	445.000
2.5 dCi Luxe BVA 190 ch 403 Nm. 10.....		465.000

Qashqai

1.5 dCi Confort.....	106 ch 240 Nm.....06	224.000
1.5 dCi Elegance.....	106 ch 240 Nm.....06	249.000
2.0 dCi Luxe.....	150 ch 320 Nm.....08	272.000
2.0 dCi BVA Platinumim.....	150 ch 320 Nm.....08	355.000
2.0 dCi BVM Platinumim	150 ch 320 Nm.....08	335.000

370 Z

3.5 V6 BVA.....	333 ch 363 Nm.....20	630.000
-----------------	----------------------------	---------

OPEL 0522 78 96 00



Corsa

1.0 Enjoy.....	65 ch 90 Nm.....06	142.900
1.2 Cosmo.....	85 ch 115 Nm.....07	169.900
1.3 CDTi Enjoy	5 ch 190 Nm.....05	165.000
1.3 CDTi Cosmo.....	75 ch 190 Nm.....05	189.900
1.0 Essentia 3p	65 ch 90 Nm.....06	129.900

Astra

1.4 Enjoy.....	100 ch 130 Nm.....08	179.900
1.7 CDTi Enjoy	130 ch 300 Nm.....07	209.900
1.7 CDTi Cosmo.....	130 ch 300 Nm.....07	234.900
2.0 DTH Sport.....	160 ch 350 Nm.....08	281.900
1.7 CDTi Enjoy 4P.....	130 ch 300 Nm.....07	224.900

1.7 CDTi Cosmo 4P.....	130 ch 300 Nm.....07	244.900
------------------------	----------------------------	---------

Insignia

1.6 Essentia.....	115 ch 155 Nm.....09	254.000
1.8 Cosmo.....	140 ch 175 Nm.....10	309.900
2.0 T Cosmo pack.....	220 ch 350 Nm.....11	396.000
2.0 CDTi Essentia.....	110 ch 260 Nm.....08	286.000
2.0 CDTi Cosmo.....	130 ch 300 Nm.....08	332.000
2.0 CTDi Cosmo Pack	160 ch 350 Nm.....08	422.000
2.0 Cosmo Pack Sport Tourer.....	160 ch 350 Nm.....08	459.000

Meriva

1.7 CDTi.....	110 ch 280 Nm.....07	239.900
---------------	----------------------------	---------

PEUGEOT 0522 46 48 00



107

1.0 Urban.....	68 ch 93 Nm.....06	107.900
1.0 Trendy	68 ch 93 Nm.....06	117.900

206 +

1.1 Urban.....	60 ch 94 Nm.....06	119.900
1.1 Urban Clim.....	60 ch 94 Nm.....06	129.900
1.4 HDi Urban.....	70 ch 160 Nm.....06	139.900
1.4 HDi Urban Clim.....	70 ch 160 Nm.....06	149.900

207

1.4 Access.....	75 ch 120 Nm.....08	147.900
1.4 Actives.....	75 ch 120 Nm.....08	159.900
1.4 HDi Access.....	70 ch 150 Nm.....06	167.900
1.4 HDi Active.....	70 ch 150 Nm.....06	179.900

207 SW

1.4 E Trendy.....	75 ch 120 Nm.....08	175.000
1.6 HDi Trendy.....	90 ch 215 Nm.....06	205.500

207 CC

1.6	120 ch 160 Nm.....09	258.000
1.6 THP	150 ch 240 Nm.....09	295.000

208

1.2 VTi Acces	82 ch 118 Nm.....07	139.900
1.2 VTi Active.....	82 ch 118 Nm.....07	164.900
1.2 VTi Allure.....	82 ch 118 Nm.....07	179.900
1.6 HDi Acces.....	75 ch 185 Nm.....06	159.900
1.6 HDi Active.....	75 ch 185 Nm.....06	184.900
1.6 HDi Allure.....	90 ch 230 Nm.....06	201.900

301

1.2 VTi Acces	72 ch 110 Nm.....07	119.900
1.2 VTi Active.....	72 ch 110 Nm.....07	131.900
1.2 VTi Allure.....	72 ch 110 Nm.....07	144.900
1.6 HDi Acces.....	92 ch 230 Nm.....06	144.900
1.6 HDi Active.....	92 ch 230 Nm.....06	152.900
1.6 HDi Allure.....	92 ch 230 Nm.....06	165.900

RCZ

1.6 THP	156 ch 240 Nm.....09	324.000
---------------	----------------------------	---------

308

1.4 E Access.....	98 ch 136 Nm.....08	173.900
1.4 E Active.....	98 ch 136 Nm.....08	193.900
1.6 HDi Access.....	90 ch 215 Nm.....06	192.900
1.6 HDi Active.....	90 ch 215 Nm.....06	212.900
1.6 HDi Active Plus.....	110 ch 240 Nm.....06	222.900

308 SW

1.6 HDi SW Active.....	90 ch 215 Nm.....06	269.500
------------------------	---------------------------	---------

308 CC

1.6 THP	156 ch 240 Nm.....09	299.900
---------------	----------------------------	---------

407 Coupé

2.2 E Pack.....	163 ch 217 Nm.....13	395.000
3.0 E Pack BVA.....	211 ch 292 Nm.....17	520.000
2.7 HDi Pack BVA.....	204 ch 440 Nm.....11	550.000

508

1.6 THP Access.....	156 ch 240 Nm.....09	265.000
1.6 THP Active.....	156 ch 240 Nm.....09	289.000
1.6 THP Allure BVA.....	156 ch 240 Nm.....09	359.900
1.6 HDi Access.....	112 ch 240 Nm.....06	270.000
2.0 HdI Active.....	140 ch 320 Nm.....08	312.000
2.0 HdI Active BVA.....	163 ch 340 Nm.....08	342.000
2.0 HdI Allure BVA	163 ch 340 Nm.....08	407.000
2.2 HDi GT BVA.....	204 ch 450 Nm.....09	454.900

3008

1.6 HdI Confort Pack	110 ch 240 Nm.....06	229.900
1.6 HdI Premium.....	110 ch 240 Nm.....06	248.900
1.6 HdI Premium Plus.....	110 ch 240 Nm.....06	276.900

5008

1.6 HdI Confort Pack	110 ch 240 Nm.....06	265.000
----------------------------	----------------------------	---------

1.6 HDI Premium..... 110 ch 240 Nm06289.000

Biipper Teepee

1.4 HDI Access..... 70 ch 150 Nm.....06138.500
1.4 HDI Active..... 70 ch 150 Nm.....06141.500
1.4 HDI Allure..... 70 ch 150 Nm.....06162.900

Partner Origin

1.9 Origin..... 70 ch 125 Nm.....07141.500
1.9 Origin clim..... 70 ch 125 Nm.....07151.500

Partner TEPEE

1.6 HDI TEPEE Access..... 75 ch 185 Nm.....06156.900
1.6 HDI TEPEE Active..... 75 ch 185 Nm.....06171.900
1.6 HDI TEPEE Active Plus..... 92 ch 215 Nm.....06193.900
1.6 HDI TEPEE Allure..... 92 ch 215 Nm.....06206.900

EXPERT

2.0 HDI TEPEE Combi 9p..... 120ch 300 Nm.....08295.000
2.0 HDI TEPEE Combi 4+5p..... 120ch 300 Nm.....08315.000

PORSCHE

0522 31 81 81



Boxster/Boxster S

Boxster..... 265 ch 280 Nm.....17610.000
Boxster S..... 315 ch 360 Nm.....21740.000

Cayman/Cayman S

Cayman..... 265 ch 300 Nm.....18640.000
Cayman S..... 320 ch 370 Nm.....22790.000
Cayman R..... 330 ch 370 Nm.....23880.000

911 Carrera/Carrera S

Carrera Coupé..... 350 ch 390 Nm.....241 090 000
Carrera Cab..... 350 ch 390 Nm.....241 240 000
Carrera S Coupé..... 400 ch 440 Nm.....291 270 000
Carrera S Cab..... 400 ch 440 Nm.....291 420 000
Carrera 4 Coupé..... 350 ch 390 Nm.....241 210 000
Carrera 4 Cab..... 350 ch 390 Nm.....241 360 000
Carrera 4S Coupé..... 400 ch 440 Nm.....291 390 000
Carrera 4S Cab..... 400 ch 440 Nm.....291 550 000

Cayenne

3.6..... 300 ch 385 Nm.....21760.000
Diesel..... 245 ch 550 Nm.....15800.000
S Diesel..... 382 ch 850 Nm.....271.010.000
S..... 400 ch 500 Nm.....30980.000
GTS..... 420 ch 515 Nm.....321.180.000
S Hybrid..... 379 ch 580 Nm.....291.060.000
Turbo..... 500 ch 700 Nm.....411.590.000

Panamera

Panamera..... 300 ch 392 Nm.....21960.000
Panamera 4..... 300 ch 392 Nm.....211.060.000
Panamera diesel..... 250 ch 550 Nm.....15990.000
Panamera S hybrid..... 380 ch 431 Nm.....22330.000
Panamera S..... 400 ch 490 Nm.....311.190.000
Panamera 4S..... 400 ch 490 Nm.....301.300.000
Panamera GTS..... 430 ch 520 Nm.....331.460.000
Panamera Turbo..... 500 ch 700 Nm.....411.750.000
Panamera Turbo S..... 550 ch 750 Nm.....472.090.000

SEAT

0522 40 50 39



Ibiza

1.2 MPI Référence..... 75 ch 112 Nm.....07118.000
1.2 MPI Référence Clim..... 75 ch 112 Nm.....07129.500
1.6 TDI Référence Clim..... 90 ch 195 Nm.....06153.000
1.6 TDI Style Clim..... 90 ch 195 Nm.....06175.000
1.4 MPI SC Style Clim..... 85 ch 132 Nm.....08139.000
1.6 TDI ST Référence..... 90 ch 195 Nm.....06149.000
1.6 TDI ST Référence Clim..... 90 ch 195 Nm.....06163.000

Leon

1.4 Référence Copa +..... 85 ch 132 Nm.....08175.000
1.6 TDI CR Réf Copa +..... 105 ch 148 Nm.....09195.000
2.0 TDI Style Copa +..... 140 ch 320 Nm.....08245.000

Exeo

2.0 TDI Style Automatique..... 143 ch 320 Nm.....08269.000
2.0 TDI Prestige..... 170 ch 320 Nm.....08259.000

SKODA

0522 54 09 30



Fabia

1.2 Classic..... 70 ch 112 Nm.....07119.000
1.2 Ambiente..... 70 ch 112 Nm.....07132.000
1.2 Elegance..... 70 ch 112 Nm.....07147.000

Octavia

1.9 TDi Ambiente..... 105 ch 240 Nm.....08198.000
1.9 TDi Elegance..... 105 ch 240 Nm.....08218.000
2.0 TDi DSG Elegance BA..... 140 ch 320 Nm.....08258.000

Superb

2.0 TDi Ambition..... 140ch 320 Nm.....08269.000
2.0 TDi Ambition DSG..... 140ch 320 Nm.....08294.000

Yeti

2.0 TDi Experience 4x2..... 110 ch 250 Nm.....08244.000
2.0 TDi Ambition 4x4..... 140 ch 320 Nm.....08264.000
2.0 TDi Experience 4x4..... 140 ch 320 Nm.....08269.000
2.0 TDi Experience Plus 4x4..... 140 ch 320 Nm.....08289.000

SSANGYONG

0522 24 90 90



Actyon

2.0 XDi Premium..... 141 ch 310 Nm.....08218.600
2.0 XDi Premium Plus..... 141 ch 310 Nm.....08231.700

Stavic

2.7 XDi..... 165 ch 342 Nm.....10275.000

Kyron

2.0 XDi Premium..... 141 ch 310 Nm.....08264.600
2.0 XDi Pack Luxe..... 141 ch 310 Nm.....08283.000
2.0 XDi Pack Luxe BVA..... 141 ch 310 Nm.....08304.200

Korando

2.0 e-XDi Premium..... 175 ch 360 Nm.....08241.600
2.0 e-XDi Premium +..... 175 ch 360 Nm.....08256.800
2.0 e-XDi Luxe..... 175 ch 360 Nm.....08265.800
2.0 e-XDi Luxe BVA..... 175 ch 360 Nm.....08285.100
2.0 e-XDi Premium 4X4..... 175 ch 360 Nm.....08272.000
2.0 e-XDi Luxe 4X4..... 175 ch 360 Nm.....08281.000
2.0 e-XDi Luxe 4x4 BVA..... 175 ch 360 Nm.....08300.300

Rexton II

2.7 Xdi Luxe BVA 165 ch..... 340 Nm.....11347.000

SUZUKI

0522 24 04 04



Alto

0.8 GL Clim..... 46 ch 62 Nm.....0579.900

Celerio

1.0 GL Essence..... 67 ch 87 Nm.....0697.000
1.0 GL Clim Essence..... 67 ch 87 Nm.....06103.000

1.0 GL Essence..... 67 ch 87 Nm.....06100.000
1.0 GL Clim Essence..... 67 ch 87 Nm.....06109.000
1.0 GLX BVM Essence..... 67 ch 87 Nm.....06112.000
1.0 GLX BVA Essence..... 67 ch 87 Nm.....06122.000

SX4

1.6 DDis..... 90 ch 215 Nm.....06189.000

Jimny 3

1.3 J LX Ess..... 81 ch 110 Nm.....08176.900

Grand Vitara

1.6 VVT JX 3P..... 106 ch 145 Nm.....09259.900
2.4 VVT J LX 5p..... 166 ch 227 Nm.....14295.900
1.9 DDis Pack 5p..... 129 ch 300 Nm.....07315.000

VOLKSWAGEN

0522 31 81 81



Polo

1.2 Trendline..... 60 ch 108 Nm.....07133.500
1.2 Trendline Clim..... 60 ch 108 Nm.....07143.500
1.2 Premium..... 60 ch 108 Nm.....07144.500
1.2 Premium Clim..... 60 ch 108 Nm.....07154.500
1.4 Highline..... 85 ch 132 Nm.....08182.000
1.4 Highline BVA..... 85 ch 132 Nm.....08198.000
1.2 TDI Trendline..... 75 ch 180 Nm.....06158.500
1.2 TDI Trendline Clim..... 75 ch 180 Nm.....06168.500
1.2 TDI Premium..... 75 ch 180 Nm.....06169.500
1.2 TDI Premium Clim..... 75 ch 180 Nm.....06179.500
1.2 TDI Highline..... 75 ch 180 Nm.....06203.000

Golf VI

1.6 Trendline..... 102 ch 148 Nm.....09198.000
1.6 Highline..... 102 ch 148 Nm.....09225.000
1.6 Highline BVA..... 102 ch 148 Nm.....09250.000
1.6 TDI Trendline..... 105 ch 250 Nm.....06229.000
1.6 TDI Highline..... 105 ch 250 Nm.....06256.000
1.6 TDI Highline BVA..... 105 ch 250 Nm.....06281.000

Jetta

2.0 TDi Trendline..... 110 ch 250 Nm.....08249.000
2.0 TDi Confort..... 110 ch 250 Nm.....08269.000
2.0 TDi Highline..... 110 ch 250 Nm.....08305.000

Passat

2.0 TDi Trendline..... 140ch 320 Nm.....08284.000
2.0 TDi Confortline..... 140 ch 320 Nm.....08319.000
2.0 TDi Confortline BVA..... 140 ch 320 Nm.....08344.000
2.0 TDi Highline..... 140 ch 320 Nm.....08349.000
2.0 TDi Highline BVA..... 140 ch 320 Nm.....08374.000

VW CC

2.0 TDi Advance..... 140 ch 320 Nm.....08349.000
2.0 TDi Business..... 140 ch 320 Nm.....08379.000
2.0 TDi Business BVA..... 140 ch 320 Nm.....08404.000
2.0 TDi Exclusive..... 140 ch 320 Nm.....08429.000
2.0 TDi Exclusive BVA..... 140 ch 320 Nm.....08454.000

Scirocco

1.4 TFSI Sport..... 160 ch 245 Nm.....08334.000
2.0 FSI Sport GT..... 200 ch 285 Nm.....11374.000

Tiguan

2.0 TDi Luxe..... 140ch 320Nm.....08369.000
2.0 TDi Executive..... 140ch 320Nm.....08439.000

Touareg

V6 TDi Explore..... 245 ch 550 Nm.....12478.000
V6 TDi Pullman..... 245 ch 550 Nm.....12589.000
V6 TDi X'TREM..... 245 ch 550 Nm.....12689.000

Caddy GP

1.6 TDI Ecoline 5P..... 105 ch 250 Nm.....06169.000
1.6 TDI Ecoline 5P Clim..... 105 ch 250 Nm.....06179.000
1.6 TDI Confortline 5P..... 105 ch 250 Nm.....06207.000
1.6 TDI Confortline 7P..... 105 ch 250 Nm.....06213.000
1.6 TDI Trendline 5P..... 105 ch 250 Nm.....06227.000
1.6 TDI Trendline 7P..... 105 ch 250 Nm.....06233.000

Amarok

2.0 TDI 4x2 Basic..... 120 ch 340 Nm.....08257.000
2.0 TDI 4x4 Basic..... 120 ch 340 Nm.....08287.000
2.0 TDI 4x4 Trendline..... 120 ch 340 Nm.....08312.000
2.0 Bi-TDI 4x4 Trendline..... 163 ch 400 Nm.....08342.000
2.0 Bi-TDI 4x4 Highline..... 163 ch 400 Nm.....08372.000

Touran

2.0 TDI Trendline 5P..... 110 ch 250 Nm.....08249.000
2.0 TDI Trendline 7P..... 110 ch 250 Nm.....08256.500
2.0 TDI Highline 5P..... 110 ch 250 Nm.....08279.000
2.0 TDI Highline 7P..... 110 ch 250 Nm.....08286.500

Injad Monde pour **voyager** en toute sérénité.

QUOI QU'IL ARRIVE
7J/7 & 24H/24



AU MAROC
+212 5 22 30 30 30
A L'ETRANGER
+33 1 45 81 16 16



**MAROC ASSISTANCE
INTERNATIONALE**

GRUPE BANQUE POPULAIRE

l'ance que l'humain est précieux



ASSISTANCE MEDICALE



ASSISTANCE TECHNIQUE



ASSISTANCE EN CAS DE DECES



INTERNATIONAL
ASSISTANCE
GROUP
Since 1988

www.mai.co.ma

Maroc Assistance Internationale, le leader de l'assistance au Maroc, met à votre disposition **Injad Monde**, une assistance optimale conforme aux exigences des consulats de l'espace Schengen et qui vous donne accès tout au long de l'année à une couverture complète pour vous et votre famille, au Maroc comme à l'étranger. **Injad Monde** est mis à votre disposition au niveau de l'ensemble des agences Banque Populaire, des bureaux directs de **Maroc Assistance Internationale** et des intermédiaires d'assurance.

**SEAT**

MARQUE DU GROUPE VOLKSWAGEN

À CHACUN SON STYLE, À CHACUN SA SEAT IBIZA !...



ENJOYNEERING

IBIZA ST FAMILIALE

Familiale et séduisante à la fois, avec plus d'espace pour voir la vie en grand.

IBIZA 5 PORTES

Le mix parfait entre design et performance. Dotée de la meilleure motorisation de sa catégorie.

IBIZA SC SPORT COUPÉ

Ses ailes larges, ses lignes anguleuses et son look sport feront battre votre coeur.

www.seat.ma

UMGP Importateur exclusif
60, Avenue Pasteur, Casablanca
Tél : 05 22 40 50 39

Casablanca : BAVARIA MOTORS. Tél : 05 22 40 50 39
Rabat : ACCESS AUTO. Tél : 05 37 28 00 72/73
Agadir : SUD STAR AUTO. Tél : 05 28 23 98 32

El Jadida : Z-TRONIC. Tél : 05 23 37 37 17
Fès : BELLE AUTO. Tél : 05 35 74 82 14
Meknès : DOUNIA AUTO. Tél : 05 35 51 32 36/44

Tétouan : GLOBAL MOTORS. Tél : 05 39 99 55 77
Tanger : BAVARIA MOTORS. Tél : 05 39 31 30 48
Marrakech : NARJISSE AUTO. Tél : 05 24 43 43 24