



FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

août 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°19

Multimédia
WIP COM 3D



Essai

3008 2.0 HDi 150

Nouveauté

Peugeot RCZ prêt pour Francfort



Éditorial

Une nouvelle image

Trois lettres, de l'audace, un design respecté,.... un véhicule, le Peugeot RCZ. Les premières photos officielles ont donné lieu à de nombreux commentaires positifs. Ce RCZ ne serait-il pas le successeur, en terme d'image, du fameux Coupé 406 ? Nous aurons sûrement la réponse en 2010. En attendant, dans quelques semaines, nous aurons le plaisir de vous donner nos premiers avis à bord de ce coupé 2+2, lors de la présentation en première mondiale, au salon de Francfort.

Enfin, je vous annonce que le Magazine a fêté ses deux ans, et qu'il ne cesse d'avoir du succès. Merci donc à nos nombreux lecteurs !

Bonne lecture

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

Peugeot 3008 2.0 HDi 150.....p 4

Nouveauté

L'actualitép 8

WIP COM 3Dp 9

Peugeot RCZp 11

Sport

Après les 24H du Mans.....p 14

Le groupe

L'actualité.....p15

Dico

Glossaire mécanique.....p16



Fin juillet, PSA Peugeot Citroën a publié les résultats semestriels 2009. Sans surprise, les résultats de PSA Peugeot Citroën au premier semestre 2009 reflètent l'impact de la crise économique mondiale sur l'industrie automobile. Le groupe subit un recul du chiffre d'affaires de 21,8% et affiche un résultat opérationnel courant négatif avec de - 826 M€. Les branches les plus sinistrées sont les divisions automobiles et Faurecia.

Philippe Varin, Président du Directoire de PSA Peugeot Citroën, déclare : « *En 2009, le marché automobile européen devrait baisser d'environ 12 %. Dans ces conditions, nous nous attendons à un résultat opérationnel courant négatif compris entre 1 et 2 Md€. La reprise du marché européen devrait intervenir vers la fin de l'année 2010.* »

On peut toutefois espérer un léger mieux au second semestre. En effet, les ventes de voitures particulières en France sont en hausse de 3,1% en juillet sur un an. La prime à la casse et le bonus écologique devraient permettre de stabiliser les ventes au moins jusqu'à la fin de l'année.

Calendrier 2009

Du 21 au 23 août : Le Mans Series 1000 Km du Nürburgring

Septembre : présentation officielle du Coupé 308 (T75)*

Du 15 au 27 septembre : salon de Francfort

19 septembre : Héritage Festival Autodrome à Montlhéry

Novembre : commercialisation du Peugeot 5008

Courant décembre : commercialisation 3008 2.0 HDi 163 BVA

Calendrier 2010

Du 22 janvier au 31 janvier : Salon Retromobile 2010

Courant février : commercialisation du Coupé 308 (T75)*

Du 4 au 14 mars : Salon de Genève 2010

* information non officielle



3008 2.0 HDi 150 FAP Féline

Le crossover du Lion inaugure un nouveau moteur HDi



Après avoir essayé en avril dernier les versions THP 150 et HDi 110, nous avons pu réaliser un essai complet du Peugeot 3008 2.0 HDi 150 durant cinq jours. Que vaut cette nouvelle motorisation sur le crossover du Lion ? La réponse dans notre article.

Cela faisait plusieurs semaines que nous attendions de pouvoir découvrir le Peugeot 3008 équipé du nouveau 2.0 HDi 150. Il faut dire que sur le papier ses caractéristiques sont plus qu'alléchantes ! Un couple de 340Nm atteint dès 2000 tr/mn, un 0 à 100 km atteint en 9,7 secondes et des reprises impressionnantes avec 80-120km en 8,3 secondes sur le 5ème rapport, 11,1 secondes en sixième. Techniquement, ce « DW10D » se différencie de la version 2.0 HDi 136 par une puissance d'injection accrue (2000 bars au lieu de 1650), une puissance de suralimentation plus élevée (1,7 bars au lieu de 1,3 bars), une chambre de combustion de type ECCS (comme sur le 2.2 HDi) ainsi que d'autres éléments spécifiques. Au final, ce sont 50% des pièces du 2.0 HDi qui ont été repensées pour obtenir un meilleur rendement.

Mais qu'en est-il en condition d'utilisation réelle ? Tout d'abord, première impression lors de la prise en main du véhicule. Une fois le contact mis, le moteur démarre discrètement. Au ralenti, la mécanique HDi se montre très silencieuse. Aucune vibration ne se fait sentir que se soit dans le pédalier ou la planche de

bord. Il faut vraiment écouter attentivement pour savoir que l'on a un moteur diesel sous le capot. Lors des premiers tours de roue, on s'aperçoit que les deux premiers rapports de la boîte de vitesses sont très courts. Ceci donne au véhicule une tonicité étonnante. Même en pente, les démarrages se font avec une vigueur surprenante, ça pousse très fort ! Les reprises sont, comme le laissent entendre les chiffres du constructeur, plus que rassurantes. Le véhicule repart sans rechigner à 50km/h sur le 5ème rapport et même en sixième les relances à 90km/h restent très correctes. A l'instar de la version HDi 110, le 2.0 HDi 150 est accouplé à une boîte de vitesses à 6 rapports. Il s'agit de la ML6C déjà implanté sur les 308 et 407. Les changements de rapports accrochent un peu notamment sur la seconde mais dans l'ensemble elle reste agréable même si nous aurions aimé un débattement du levier plus court. De même, le levier étant situé assez haut, un accoudoir central réglable en hauteur aurait été le bienvenu.

Que ce soit à bas régime ou dans les phases d'accélération, le 2.0 HDi 150 ménage toujours un excellent confort acoustique. Dommage que les bruits de roulement deviennent très présents dans l'habitacle au-delà de 90km/h. La responsabilité revient à la monte de pneumatiques en 235/45R18 imposée sur la finition Féline. Hormis cela, 3008 est plutôt silencieux, les bruits d'air sont bien maîtrisés grâce à la présence de doubles joints au niveau des portes. Même vitres ouvertes, le claquement caractéristique du diesel est peu



perceptible. Seul le sifflement du turbo (plus présent que sur le 2.0 HDi 136) se fait clairement entendre en particulier dans les ruelles étroites et les tunnels. Ce qui n'est pas vraiment désagréable.

Malgré son gabarit imposant, Peugeot 3008 se conduit avec une grande aisance. La direction électro-hydraulique est très bien calibrée. Les manœuvres de stationnement sont facilitées avec l'aide au stationnement avant et arrière (alertes sonore et graphique sur l'écran couleur) de série sur la finition Féline. En revanche, le diamètre de braquage est assez important, ce qui se révèle pénalisant en ville. De plus, il faut savoir que la version 2.0 HDi 150 (comme 2.0 HDi 163 BVA) est affublée d'un diamètre de braquage plus important que les autres motorisations (12,14 mètres contre 11,42 mètres). Enfin signalons que la visibilité arrière est bonne grâce notamment aux larges surfaces des rétroviseurs extérieurs.

Nous avons déjà donné notre avis sur le comportement routier du 3008 lors de nos essais précédents. Avec cette nouvelle motorisation, on pourrait s'attendre à une conduite similaire. Comme les versions équipées du 1.6 THP 150, 3008 HDi 150 dispose du Dynamic Rolling Control de série. Ce dispositif permet de réduire le roulis sans sacrifier le confort des occupants. Autant lors de notre essai du 3008 THP 150, le DRC nous avait vraiment convaincus, autant sur le HDi 150 le roulis semble bien plus marqué. Les 69 kg supplémentaires du bloc HDi sur le train avant se font nettement sentir. Ainsi, 3008 HDi 150 semble un peu moins agile que son homologue essence. Les changements d'appui sont plus laborieux ce qui rend son comportement un peu moins dynamique sur petites routes sinueuses.

Le confort d'amortissement est typé assez ferme comme nous l'avions déjà constaté sur d'autres 3008.



De plus, les irrégularités de la chaussée se font un peu plus sentir. En effet, les versions équipées de jantes 17 pouces offrent un meilleur confort de roulement.

Question motricité, le 3008 se débrouille très bien. Il faut dire qu'avec ses pneus larges, les 340 Nm de couple n'ont aucun mal pour passer au sol. Lorsque les conditions d'adhérence se dégradent, l'ESP veille en limitant le patinage des roues.

Enfin pour ce qui est du freinage, nous avons trouvé le touché de pédale différent des autres versions avec une attaque plus basse de la pédale par rapport à la version HDi 110. Ceci n'impacte pas les distances de



freinage. 3008 HDi 150 freine fort tandis que l'endurance des freins semble correcte en condition d'utilisation normale.

Revenons brièvement sur le poste de conduite. A bord, l'ambiance typée aviation, suggérée avec ses touches « toggle switch » et l'affichage tête haute, est très réussie. La position de conduite est très confortable. Les nombreux réglages du volant et du siège permettent de trouver facilement sa position idéale. L'ergonomie est, elle aussi, très bien pensée, mis à part les commandes de l'ordinateur de bord situées à gauche sous le volant.

La qualité des matériaux est excellente sur les parties hautes de la planche de bord. En revanche, on retrouve encore des plastiques durs près du sol. Les ajustements sont dans l'ensemble corrects avec toutefois sur notre modèle un léger jeu du cache de l'écran couleur. Mais globalement, la finition est de bonne facture.

Notre impression positive se poursuit avec le confort des sièges avant. Ces derniers offrent un excellent maintien latéral et confort d'assise. En revanche, aux places arrière, la banquette manque de maintien latéral.



Côté rangement dans l'habitacle, 3008 fait figure de bon élève avec pas moins de 50 litres. Sous l'accoudeur avant, on trouve un volume de 13,5 litres dans lequel nous avons réussi à loger une bouteille d'Evian de 2 litres. Notez qu'une arrivée d'air provenant de la climatisation est présente dans ce rangement permettant ainsi de conserver des boissons au frais. Le faible volume de la boîte à gant (4,1 litres) est compensé par un second rangement (3,7 litres) situé sous le volant. Enfin, on retrouve les classiques vide-poches dans les portes avant. A l'arrière, également des vide-poches dans les portes. Mais aussi, deux logements avec un couvercle aux pieds des passagers offrent un volume de 7 litres. Nous déplorons que leur accès soit peu pratique en présence des tapis de sol (de série sur Féline).

Dans le coffre, le chargement est facilité grâce à l'ouverture en deux parties. A l'intérieur, le système de plancher à trois positions se manie d'une seule main avec une facilité déconcertante. Avec les gâchettes situées dans les panneaux latéraux du coffre, il est possible de rabattre automatiquement les dossiers des sièges arrière. Ainsi, en positionnant le plancher au second niveau, on dispose d'une surface de coffre plane allant

jusqu'aux dossiers des sièges avant. Encore une fois tout est très bien pensé, comme nous avons pu déjà le constater lors de nos précédents essais du 3008.

Au chapitre des équipements, notre version d'essai bénéficie d'une liste d'équipements pléthorique ! Parmi eux, l'affichage tête haute qui projette sur une lame translucide la vitesse, la consigne du régulateur de vitesse et le Distance Alert. Durant ces 5 jours d'essai, nous avons vraiment pu apprécier les avantages de ce dispositif. La conduite est plus apaisée, les informations essentielles à la sécurité étant lisibles sans quitter la route des yeux. Couplé à l'affichage tête haute, le Distance Alert indique combien de secondes nous séparant du véhicule qui nous précède. Selon le réglage en seconde, un témoin se met à clignoter sur la lame si l'on est trop proche d'un véhicule. Cet équipement est vraiment un atout important pour la sécurité. Le conducteur dispose enfin d'un moyen simple pour évaluer les distances de sécurité autre que celui de compter le nombre de lignes blanches sur autoroute. Nous vous recommandons vivement, lors du choix des options de votre véhicule, le pack InfoDrive, incluant l'affichage tête haute, le Distance Alert, les « toggle





switch » et la détection de sous gonflage, à 550 € sur la version Premium. Le pack reste de série sur Premium Pack et Féline. Autre fonctionnalité que nous avons apprécié, le Hill Assit ou Aide au démarrage en pente. Ce dernier actionne automatiquement les freins lors d'un arrêt en côte, les freins restent ensuite serrés tant que le véhicule n'avance pas afin de faciliter le démarrage en pente. Cette aide à la conduite de série sur toutes les versions est très appréciable au quotidien.

Aux équipements de série déjà nombreux de la version Féline s'ajoutent sur notre modèle les options suivantes : alarme et superverrouillage, WIP COM 3D, système Hi-Fi JBL, Pack Vision et chargeur CD dans le coffre. Nous reviendrons plus en détail sur le test WIP COM 3D dans un prochain article.

Pour conclure, le nouveau 2.0 HDi 150 sous le capot du 3008 est une vraie réussite. Ce moteur offre au 3008 un brio étonnant. Voici enfin un concurrent sérieux au moteur essence THP. Malheureusement, Peugeot fait cher payer son dernier-né de la gamme HDi avec 2300€ d'écart avec la version 1.6 THP 150 (malus inclus).

Performances (chiffres constructeur):

0 à 100 km/h : 9,7 secondes
 1000m départ arrêté : 31,1 secondes
 Reprise 80 à 120km/h (en 5ème) : 8,3 secondes
 Reprise 80 à 120km/h (en 5ème) : 11,1 secondes

Consommations (chiffres constructeur):

Urbaine : 7,2 L/100km
 Extra-urbaine : 4,8 L/100km
 Mixte : 5,7 L/100km

Moyennes enregistrées lors de notre essai :

Parcours 50% ville / 50% route (conduite dynamique) : 8,4L/100km
 Parcours 20% ville / 40% route / 40% autoroute (conduite normale) : 6,4L/100km

Textes: Bruno Bonavent
 Photos: Guillaume Ollier , Bruno Bonavent

Plus de photos ?
 Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com



On aime beaucoup
 La présentation intérieure et la finition
 Le moteur très coupleux
 Le comportement routier rigoureux
 La position de conduite et l'ergonomie des commandes
 L'habitabilité généreuse et la modularité du coffre

On aime moins
 Le confort dégradé en 18 pouces
 Le rayon de braquage important



Peugeot 107 GT Line

Peugeot commercialise la nouvelle 107 GT Line depuis le mois de juin. Cette version conjugue look sportif



et faible émission de CO2. Pas question de motorisation musclée. La 107 GT Line se contente du 3 cylindres essence de 68ch n'émettant que 106g de CO2 par kilomètre. Mais la petite lionne revendique son caractère avec des jantes alliage de 15", un silencieux d'échappement sport avec double sortie centrale, une double bande décorative et des coques de rétroviseurs rouges, ainsi que des badges GT line sur les portes avant. A bord, l'ambiance sport est aussi présente avec des surtapis avant avec liseré rouge et des seuils de porte GT line. L'équipement est plutôt complet puisque l'on dispose, en plus des équipements de la finition Trendy, de l'air conditionné et d'un autoradio CD de série.

Mu by Peugeot

Peugeot vient d'annoncer aujourd'hui le lancement d'une offre de services de mobilité appelée Mu by Peugeot. Cette offre inédite dans le monde de l'automobile permettra à tous (possesseurs ou non d'un véhicule) d'accéder à un bouquet de services de mobilité via une carte prépayée.

L'offre Mu by Peugeot propose deux types de service:

- La location de produits ou accessoires de la gamme Peugeot du scooter 50 ou 125 cm3 au véhicule plaisir (207 CC, 308 CC, Coupé 407, 3008), en passant par un véhicule utilitaire, mais aussi un accessoire.
- Le second volet de cette offre est lié à la prestation d'un partenaire. En liaison avec un agent de voyage, le détenteur de la carte pourra, par un seul appel téléphonique, réserver un billet d'avion, de train, réserver un hôtel ou organiser un voyage sur mesure.

GripControl sur le Partner

Inauguré sur Peugeot 3008, le Grip Control est un anti-patinage évolué qui permet d'accroître la motricité sur route à faible adhérence. Ce dispositif est proposé sur le Partner et Partner Tepee à compter de ce mois-ci.



Le Grip Control est disponible sur Partner Tepee, Partner Tepee Outdoor (ludospace) et Partner (utilitaire) en option au tarif de 600€. Il inclut l'ESP associé à une molette située sur la planche de bord permettant de sélectionner cinq modes : Neige, Tout Chemin (Herbes mouillées, boue, chemin de terre...), Sable, Normal et ESP off. De plus, comme sur 3008, le Grip Control entraîne la monte de pneumatiques polyvalents Michelin Latitude Tour HP Mud & Snow en 15 pouces.

Nouvelle boîte automatique

Dès septembre, une toute nouvelle boîte de vitesses automatique à 6 rapports fera son apparition sur Peugeot 308 CC. Elle est destinée à remplacer la version à 4 rapports associée actuellement au 1.6 THP.



Connue actuellement sous le code AT6, cette boîte de vitesses automatique remplacera l'AL4 disponible actuellement sur 308 CC 1.6 THP 140 BVA. Cette nouvelle transmission automatique développée et produite au Japon chez AISIN AW supportera un couple de 300Nm.

Elle sera commercialisée en septembre sur 308 CC associé au 1.6 THP (EP6CDT) puis elle sera déclinée sur l'ensemble des gammes Peugeot et Citroën.



Nouveauté

14:23

WIP COM 3D

L'offre multimédia haut de gamme



Le WIP COM 3D est la nouvelle offre multimédia haut de gamme disponible depuis quelques mois sur la gamme 308 et 3008.

Parmi les fonctionnalités de cet équipement : la navigation. Grâce à son écran de 7 pouces haute résolution et son ergonomie remarquable, l'utilisation de la fonction de guidage se révèle très intuitive. La saisie du nom des villes ou des rues se fait par l'intermédiaire d'une grosse molette centrale. C'est moins rapide que l'écran tactile du 4007 mais cela reste tout de même assez pratique. Signalons que la radio trituner reçoit les messages info-traffic permettant ainsi la fonction « dévier ».

Nous avons constaté que le temps de calcul d'un itinéraire est un peu plus rapide que sur les GPS nomades du marché.

La cartographie, occupant 30 Giga-octet sur le disque dur intégré, s'affiche en trois dimensions sur l'écran couleur escamotable. Les consignes de guidage apparaissent sur la droite. A tout moment, il est possible d'afficher la carte en deux dimensions, de la déplacer ou de zoomer à l'aide de la commande centrale.

Autre fonctionnalité du WIP COM 3D, le lecteur multimédia. Celui-ci est capable de lire les CD Audio comme les CD contenant des fichiers mp3 ou wma. De plus, il est possible de connecter une clé USB, un baladeur audio ou une carte SD. La navigation à

travers les dossiers et fichiers musicaux est très intuitive. L'écran affiche toutes les informations sur le fichier en cours de lecture à savoir : le nom de l'artiste, de l'album et du titre du morceau. Sur notre modèle d'essai, nous avons pu apprécier la qualité sonore du système HiFi JBL qui est encore plus réussi que sur 308 berline.

WIP COM 3D peut aussi lire des DVD lorsque le véhicule est à l'arrêt. Là encore, l'utilisation du menu du DVD est grandement facilitée par l'ergonomie du système. Comme sur un lecteur de salon il est possible de choisir un chapitre, sélectionner un sous titre ou la langue du doublage son. L'écran 16/9ème de résolution 800 par 600 permet une excellente qualité d'image avec une grande finesse des détails. Les scènes d'action sont fluides sans phénomène de rémanence. Dommage que l'écran soit moins lisible en présence de soleil.





Nouveauté

Enfin, autre fonction du WIP COM 3D, le jukebox. Un espace de 10 Giga-octet est alloué sur le disque dur pour y stocker des fichiers musicaux au format mp3 et wma. Ainsi, il est possible de disposer jusqu'à 180 heures de musique. Ce jukebox peut être alimenté en musique soit par le lecteur CD soit par la connexion USB. Nous regrettons que la copie de fichier à partir d'une clé USB soit assez lente avec un débit de 20 Mégabits par seconde. Notez que pendant la copie, l'accès à la clé USB est impossible mais que la lecture d'un CD ou DVD reste possible de même que la radio. Une fois copié, les fichiers sont accessibles en sélectionnant la source Jukebox puis dans le dossier précédemment créé.

WIP COM 3D intègre également une connexion Bluetooth permettant la fonction téléphone main libre. Ainsi, il est possible de passer et recevoir des appels ou consulter le carnet d'adresse de son téléphone portable. De plus, le système dispose aussi d'un module GSM avec logement pour carte SIM offrant également la fonctionnalité de téléphonie main libre.

Textes: Bruno Bonavent
Photos: Guillaume Ollier





Peugeot RCZ

Toutes les informations

Le rêve devient réalité ! Après avoir tenu en haleine le public durant plusieurs semaines avec quelques photos, Peugeot se décide enfin à dévoiler toutes les caractéristiques de son Coupé 2+2 : Peugeot RCZ.

Peugeot RCZ est conforme à ce qui nous vous avons annoncé dans nos précédents articles. Commençons par les motorisations.

Au lancement commercial au printemps 2010, seuls les 1.6 THP 156 et 2.0 HDi 163 seront disponibles. Cette motorisation n'est pas inconnue puisqu'elle est déjà proposée sur Coupé 407 depuis cet été. D'une cylindrée de 1 997 cm³, ce moteur développe une puissance maximale atteignant 120 kW (163ch) à 3 750 tr/min ainsi qu'un couple maximum généreux de 340 Nm à 2 000 tr/min. A l'instar du 2.0 HDi 150, ce bloc bénéficie d'une chambre de combustion de type ECCS, d'un turbocompresseur à géométrie variable de faible inertie et d'une pression d'injection de 2000 bars. Peugeot annonce une consommation de 5,4 l/100 km en cycle mixte et des rejets de CO₂ de 139 g/km.

Peugeot RCZ sera également disponible avec le 1.6 THP de 156ch. Ce moteur affiche un couple de 240 Nm dès 1 400 tr/min et 115 kW (156ch) à 5 800 tr/min). Les consommations sont inférieures à celles de la 308 berline équipée du 1.6 THP 150 avec 6,9 l/100 km et 159 g/km de CO₂. Notez que cette motorisation pourra être associée à une nouvelle boîte automatique AT6 à l'été

2010. Précisons que cette boîte sera disponible sur 308 CC en septembre.

Les amateurs de mécanique essence musclée devront patienter jusqu'à l'été 2010 pour pouvoir s'offrir une Peugeot RCZ doté d'un moteur THP de 200ch.

Ce tout nouveau moteur capitalise toutes les technologies mises en œuvre au sein des moteurs essence de la Marque. Ce bloc quatre cylindres de 1 598 cm³ associe: le turbocompresseur Twin-scroll, l'injection directe essence et la levée variable des soupapes d'admission couplée aux déphaseurs d'arbres à cames d'admission et d'échappement (technologie VTi). Peugeot précise que cela constitue une première mondiale. C'est en effet la première fois





que la levée variable des soupapes est implémentée sur un moteur turbo à injection directe.

Parlons chiffre maintenant. Ce 1.6 THP offre une puissance maximale de 147 kW à 5 800 tr/min et un couple maximal de 255 Nm à 1 700 tr/min, voire même 275 Nm avec overboost). Grâce à cette mécanique moderne, la RCZ bénéficie de reprises et d'accélération de tout premier ordre (80 à 120 km/h en 6,5 s sur l'avant-dernier rapport ; 0 à 100 km/h en 7,6 s...) tandis que sa consommation ne dépasse pas les 7,1 l/100 km en cycle mixte (moins de 165 g/km de CO₂).

De plus, Peugeot précise que la « mélodie du moteur » à l'accélération a été également particulièrement travaillée, grâce à une mise au point spécifique de son acoustique. La technologie Sound System va, en effet, permettre de délivrer des harmoniques différentes au rythme du moteur. À l'image d'un véritable instrument de musique, une membrane vibrante sur le tempo d'un piquage à l'admission délivre une sonorité gérée et amplifiée par un conduit acoustique, tout en préservant le niveau sonore sur long parcours. Enfin, précisons que toutes les motorisations sont accouplées à une boîte manuelle à six rapports (boîte auto en option sur THP 156).

Avec RCZ, Peugeot inaugure le concept de véhicule « Hors Série ». Ainsi, ce coupé 2+2 se distingue des autres modèles de la marque par une appellation inédite, abandonnant ainsi le zéro ou double zéro central. Néanmoins, pas de révolution, Peugeot RCZ

conserve les gènes du Lion avec sa face avant s'intégrant parfaitement dans la gamme 308 et des sensations de conduite qui devraient s'inscrire dans la tradition Peugeot.

Esthétiquement, nous ne reviendrons pas en détail sur les lignes de Peugeot RCZ. Le véhicule de série est en tout point identique au concept-car qui avait été présenté à Francfort en 2007. Néanmoins, nous avons pu noter quelques évolutions comme par exemple de nouveaux rétroviseurs ou bien un aileron arrière mobile. Celui-ci se déploie dans deux positions, en fonction de la vitesse de la voiture, mais peut être également actionné grâce à une commande située près du frein à main.

Autre spécificité du modèle de série, les arches en aluminium massif du concept-car cèdent leur place à un habillage en plastique. Ce choix technique permet évidemment de réduire le coût de production mais aussi de personnaliser le véhicule avec des teintes différentes (alu, chrome noir, « sable »).

Enfin, les jantes 19 pouces sont inédites et sont équipées de pneumatique 235/40R19. Précisons qu'un large choix de jantes sera proposé : 18 ou 19 pouces, des traitements différents : noir mat, gris foncé, diamantée. De plus, afin de pousser la personnalisation encore plus loin, Peugeot RCZ pourra recevoir un toit en véritable carbone, des pièces de carrosserie noir laqué à l'avant, des coquilles de rétroviseurs carbone, des décorations de carrosserie... Nous reviendrons plus en détails sur la personnalisation de Peugeot RCZ sur notre forum.

Passons maintenant au châssis. Comme nous vous l'avons précisé il y a plusieurs mois, Peugeot RCZ est basé sur la plateforme 2, celle des Peugeot 308, Citroën C4,... Ceci est évidemment un gage de comportement routier exemplaire. Mais Peugeot ne s'est pas contenté de reprendre les trains roulants de 308. La garde au sol a été abaissée et les voies élargies de 54 mm à l'avant et 72 mm à l'arrière. Notez que la version la plus performante équipée du 1.6 THP de 200ch reçoit une barre anti-rapprochement inférieure au train avant. Peugeot précise que ceci confère à «la voiture un comportement encore plus vif, plus agile, tout en lui garantissant une redoutable efficacité».

Pas d'inquiétude côté freinage puisque des disques ventilés largement dimensionnés de 302 mm de diamètre et 26 mm d'épaisseur à l'avant et 290x12 mm à





Nouveauté

l'arrière équipent Peugeot RCZ. De plus, la motorisation 1.6 I THP de 200 ch bénéficie de disque avant de gros diamètre 340 mm.

Dans l'habitacle, on retrouve la très réussie planche de bord de la 308. Peugeot RCZ reprend l'horloge centrale du concept-car mais sans la prestigieuse marque Bell&Ross. Le volant est inédit avec des inserts alu sur ses branches et son méplat inférieur.



Les sièges baquet avec appui-tête intégré ont une assise abaissée par rapport à la 308 berline. Enfin, les places arrière sont moins habitables que la 308 CC avec une garde au toit inférieur de 60mm malgré le double bosselage. De même, l'espace au genou et la largeur aux épaules régressent par rapport au coupé cabriolet ce qui laisse présager une habitabilité arrière très étriquée. Nous ne manquerons pas de vérifier cela lors de notre prochain essai.

Peugeot RCZ dispose d'un coffre très logeable avec une capacité de 384 litres, une largeur de 102 cm et une longueur de 99,3 cm. De plus, une fois les dossiers de sièges arrière rabattus, cette longueur atteint 147,6 cm soit un volume de 760 litres.



Nouveauté

	1.6 THP 156	1.6 THP 200	2.0 HDi 163
Type	EP6CDT	EP6CDTX	DW10CTED4
Cylindrée (cm3)	1598	1598	1997
Puissance maxi en kW (ou ch) / régime (tr/min)	115 (156) / 5 800	147 (200) / 5 800	120 (163) / 3 750
Couple maxi (Nm) / régime (tr/min) *overboost	240 / 1 400	255 (275*) / 1 400	340 / 2 000
Boîte de vitesse (nombre de rapport / type)	6 / MCM	6 / MCM	6 / ML6C

Diamètre disques avant (mm)	302	340	302
Diamètre disques arrière (mm)	290	290	290

80 à 120 km/h sur l'avant-dernier rapport	N.C	6,5	N.C
Accélérations (secondes)			
• 1 000 m départ arrêté	N.C	N.C	N.C
• 0 à 100 km/h	N.C	7,6	N.C

Consommation mixte (l/100 km)	6,9	7,1	5,4
Emissions de CO2 (g/km)	159	164	139

Longueur (m)	4,28
Largeur (m)	1,84
Hauteur (m)	1,36
Empattement (m)	2,61
Porte à faux avant (m)	93,4
Porte à faux arrière (m)	74,1

Tarifs (estimations)	à partir de 27.000€ (Sport Pack 1.6 THP 156)
----------------------	--

Plus de photos ?
 Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com





Après les 24H du Mans

Après une période festive où l'on a pu voir la 908 HDi FAP n°9 vainqueur des 24 Heures du Mans au siège d'Automobiles Peugeot, au berceau de la Marque à Sochaux, au festival de Goodwood ou encore dans les rues de Sabadell, patrie de Marc Gené, l'équipe Peugeot Sport a rapidement repris le travail et dans l'optique de préparer 2010 engagera deux 908 HDi FAP au Petit Le Mans.

La course des American Le Mans Series aura lieu le samedi 26 septembre sur le circuit de Road Atlanta. Le départ sera donné à 11h15 heure locale pour une durée de 10 heures ou 1000 miles.

Les équipages des deux 908 HDi FAP seront :

n°7 : Nicolas Minassian – Pedro Lamy
n°8 : Franck Montagny – Stéphane Sarrazin

Ce sera la seule course au programme de la deuxième partie de la saison 2009 du Team Peugeot Total.

Autre actualité post-Le Mans, celle-ci moins réjouissante pour le team Pescarolo Sport. Suite à l'accident de Benoît Tréluyer aux 24H du Mans, l'équipe devra verser à Peugeot Sport une somme de 300000 euros. Pescarolo Sport, n'ayant pas assuré le véhicule, devra payer les réparations.



L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

Citroën DS3

Le 24 août prochain, Citroën lèvera le voile sur la DS3. Rendez-vous sur www.ds3.citroen.com !

Des nouveautés à Sochaux

Dans un de ces articles, le quotidien Le Pays relate sa visite de l'usine de Sochaux. Selon des propos de Jean-Luc Jacquot, directeur de l'unité technique des centres de l'Est, recueillis par le journal, le site s'apprêterait à produire de nouveaux modèles. Plusieurs projets sont actuellement dans les tuyaux, Citroën DS4 (Code B81), Nouvelle Citroën C4 (Code B71) et bien sur la Peugeot 5008 qui sera commercialisée à l'automne.

Un ministre à l'ADN

Le 26 août, Christian Estrosi, ministre chargé de l'Industrie, se rendra à Velizy sur le site de PSA Peugeot Citroën afin de visiter le centre Automotive Design Network (ADN) en présence de Philippe Varin, président du directoire de PSA Peugeot Citroën. A l'occasion de ce déplacement, le ministre annoncera le lancement de trois nouveaux axes de réflexion sur la filière automobile.



Moyeu

Partie centrale de la roue que traverse l'axe ou l'essieu autour duquel elle tourne. Pièce centrale d'une roue d'automobile tournant sur la fusée par l'intermédiaire de roulements.

Pincement

C'est l'angle formé par le plan médian d'une roue avant et l'axe du véhicule. Le pincement intervient fortement dans la tenue de cap.

Piston

Pièce du moteur en alliage spécial qui coulisse dans le cylindre. Le piston reçoit la poussée de la combustion des gaz et la transmet au vilebrequin par l'intermédiaire de la bielle. L'étanchéité entre le piston et le cylindre est assurée par des segments encastrés dans des gorges taillées.

Pneumatique

Le pneumatique est le seul élément de liaison entre le véhicule et le sol. Il transmet toutes les forces (adhérence, accélération, traction, freinage). Les pneus supportent une pression d'air capable de porter le poids total du véhicule. Ils doivent se déformer afin de neutraliser les chocs (dus aux inégalités de la chaussée), ils contribuent à la suspension, assurent le guidage et l'adhérence du véhicule tout en supportant des forces latérales très élevées. Ils doivent présenter une faible résistance au roulement, une bonne longévité et assurer une rotation silencieuse dans toutes les conditions d'utilisation.

Projecteur

Source d'éclairage située à l'avant du véhicule et permettant d'éclairer la route.

Les projecteurs principaux vont par paire, sont obligatoires et comportent au minimum deux positions actives : croisement et «plein phare». La fonction lanterne peut être également incluse dans les projecteurs principaux. Il existe des projecteurs additionnels, non obligatoires, qui se montent également par paire (antibrouillard, longue portée).

Le mois prochain

Essai du Coupé 407 3.0 V6 HDi 241

Reportage au le Salon de Francfort

Les tarifs du Peugeot 5008

Test de la nouvelle boîte automatique AT6

RCZ



FP Mag' N°19 – Août 2009 - www.forum-peugeot.com

Direction de la rédaction : Guillaume Ollier / Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Chef de rubrique «Economie» : Jerome Quentin

Chef de rubrique «Sport» : Benoit Dumur

Conseiller auprès de la rédaction : Marc Bastin

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Guillaume Ollier, Bruno Bonavent

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

Ce magazine est indépendant de la société Automobiles Peugeot, dépositaire de la marque Peugeot.