

FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Avril-Mai 2010

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°25

Face à face

Peugeot 3008 1.6 HDi 110
Renault Scenic 1.5 dCi 110

Salon Coupé Cabriolet & SUV

RCZ Team 200 ans

Sport

8 Heures du Castellet
12 Heures de Sebring



Éditorial

Ce mois-ci, nous rééditons nos comparatifs face à un modèle concurrent. Après le Citroën Picasso en début d'année, nous nous attaquons au Renault Scenic auquel nous opposons le Peugeot 3008. Cette édition fait également la part belle au sport automobile avec pas moins de trois articles. Une manière de rappeler à nos fidèles lecteurs l'arrivée d'une échéance capitale : les 24 Heures du Mans. Nous en parlerons bien évidemment dans notre prochain numéro.

Bonne lecture à toutes et à tous !

Bruno Bonavent

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

3008 contre Scenic.....p 4

Coupé 407 2.0 HDi 163p 8

Nouveauté

L'actualitép 11

Peugeot 308 GTip 12

Reportage

Salon Coupé Cabriolet & SUV.....p 13

Sport

12 H de Sebring.....p 15

8H du Castellet.....p 18

RCZ Team 200 ansp 20

Le groupe

L'actualité.....p22



En avril 2010, avec 190 986 immatriculations, le marché français des voitures particulières neuves est en hausse de 1,9% avec un même nombre de jours ouvrables par rapport à avril 2009 (21 jours en avril 2010 comme en 2009).

Dans ce contexte positif, Peugeot progresse de 24,2 % sur le segment des voitures particulières, et atteint une part de marché de 18,6 %.

Peugeot 3008 poursuit son irrésistible ascension et réalise sa meilleure performance depuis son lancement avec 4685 immatriculations. Son grand frère, Peugeot 5008 se maintient avec un volume de vente identique à celui de mars.

Dans le segment des citadines, 206+ et 207 progressent en gagnant 0,4 point de part de marché. Malheureusement, cette performance ne suffit pas à 207 pour maintenir sa première place des ventes. Même sanction pour Peugeot 308 qui avec 5976 immatriculations ne peut rivaliser avec Renault Megane. Seule la version coupé cabriolet voit ses ventes progresser de 26,7 % par rapport à avril 2009.

De son côté, RCZ fait une entrée fracassante avec près de 700 commandes en avril.

Nombres d'immatriculation en avril 2010:

Peugeot 107 : 2356

Peugeot 1007 : 16

Peugeot 206 : 4847

Peugeot 207 : 10221

Peugeot 308 : 5976

Peugeot 3008 : 4685

Peugeot 5008 : 2962

Peugeot 407 : 1267

Peugeot 4007 : 165

Peugeot 607 : 126

Peugeot 807 : 211

source : CCFA / Automobiles Peugeot

Calendrier 2010

Juin : lancement commercial de RCZ 1.6 THP 200ch*

12 et 13 juin: 24 Heures du Mans 2010

Début septembre: présentation presse de la Peugeot 508

2 au 17 octobre : Mondial de l'Automobile à Paris

* Information non officielle



Face à face

3008 1.6 HDi 110 FAP Scenic 1.5 dCi 110 FAP

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: B.BONAVENT



Dans le segment des crossover, Peugeot 3008 est rapidement devenu la référence. Ses qualités telles que son habitabilité et sa modularité font que 3008 marche également sur les platebandes des monospaces compacts... en particulier le Renault Scenic. Comment Peugeot 3008 s'en sort face au monospace du losange ? La réponse dans notre article.

Aujourd'hui le succès du 3008 est incontestable. Avec 233 721 exemplaires produits en 2009, le crossover tricolore s'est progressivement hissé en tête des ventes. Au premier trimestre, Peugeot 3008 occupe la 10ème place, dépassant ainsi Renault Scenic ! Ces performances commerciales démontrent que la clientèle familiale friande de monospace s'est partiellement tournée vers le crossover.

Design extérieur et intérieur : deux philosophies

Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, l'aspect baroudeur du 3008, suscité par ses généreuses protections, sa garde au sol élevée et sa position de conduite dominante, séduit les inconditionnels du SUV. D'un point de vue esthétique, 3008 se démarque nettement des autres véhicules volumiques que se soit à l'extérieur comme à l'intérieur.

A bord, le conducteur découvre un univers qui rompt totalement avec celui du monospace. La planche de bord enveloppante, la ceinture de caisse élevée et la position de conduite semi haute confèrent un sentiment de sécurité. La partie centrale de la planche de bord et la console centrale donnent au conducteur l'impres-

sion d'être dans un cockpit. Sensation accentuée par le système d'affichage tête haute qui indique la vitesse, la distance de sécurité et le limiteur/régulateur de vitesse.

Nous apprécions particulièrement la position de conduite proche de celle d'une berline tout en offrant les avantages d'un véhicule haut. L'ergonomie nous a également très satisfait. Les commandes sont facilement accessibles et les différents réglages du volant et du siège permettent aisément de trouver sa position idéale. Nous avons trouvé l'affichage très lisible que ce soit le combiné d'instrumentation ou l'écran couleur du WIPCOM 3D. Les seuls griefs concernent l'accoudoir central non réglable en hauteur et le couvercle de la boîte à gant qui, une fois ouvert, gêne les jambes du passager.

Chez Renault, la philosophie est très différente. Le Scenic est le bon élève du segment des monospaces compacts. Sa silhouette est fluide et son style très consensuel afin de plaire au plus grand nombre : un soupçon de modernité avec des feux arrière en boomerang et une pincée de sportivité avec des écopes latérales en chrome satiné. L'ensemble est homogène et assez réussi mais manque peut-être un peu d'audace.

A l'intérieur, on retrouve l'esprit des monospaces du losange. La planche de bord en forme de vague reprend l'esprit de celle de la Mégane. Contrairement au 3008, Scenic offre un espace aux places avant plus dégagé avec les informations de conduite orientées vers tous les occupants. Au centre, sous une niche, un écran couleur haute résolution affiche la vitesse,



l'état du limiteur/régulateur de vitesse, le dépassement de la vitesse de consigne, l'alerte des ouvrants, la pression des pneumatiques, l'aide au parking et la température. L'ensemble peut être personnalisé par le conducteur à l'aide d'un menu accessible par le biais d'une commande devant le tableau de bord.

Ce dispositif d'affichage des informations de conduite nous a agréablement surpris. Il se montre lisible en toutes circonstances et très réactif notamment l'affichage du compte-tour. Nous avons également apprécié la richesse des fonctionnalités telles que la personnalisation de l'affichage, la fonction de streaming audio Bluetooth ou encore la carte main libre. Mention spéciale pour le système de navigation GPS Carminat TomTom. Celui-ci se révèle extrêmement intuitif et offre une ergonomie parfaite grâce à la commande située à l'extrémité de l'accoudoir. Enfin son tarif est très attractif avec seulement 300€ contre 960€ pour le Wip Nav chez Peugeot.

Malheureusement tout n'est pas parfait sur Scenic. La position de conduite nous a un peu déçu. L'angle du volant est toujours aussi incliné comme sur les premières générations. Les sièges semblent plus fermes que sur 3008, en particulier le dossier des sièges avant. De plus, ils n'offrent pas un bon maintien latéral.

Vie à bord : priorité à l'habitabilité et aux rangements

Les occupants du Peugeot 3008 disposent de nombreux rangements totalisant un volume de 50 litres.

Sous l'accoudoir avant se situe un volume réfrigéré de 13,5 litres dans lequel il est possible de loger une bouteille d'Evian de 2 litres. La capacité modeste de la boîte à gant (4,1 litres) est compensée par un second rangement de 3,7 litres situé sous le volant. Notez la présence des classiques vide-poches dans les portes avant et arrière mais aussi de deux logements avec un couvercle aux pieds des passagers offrant un volume de 7 litres.

Passons maintenant au

coffre. La modularité de celui-ci a été très bien étudiée afin d'offrir une grande facilité d'utilisation au quotidien. Grâce à l'ouverture en deux parties, le chargement est extrêmement simple. Les objets peu encombrants et légers peuvent être déposés dans le coffre en ouvrant seulement le volet supérieur. Pour les valises et autres colis plus lourds, il suffit de rabattre le volet inférieur « hobby ». Notez que le plancher est réglable sur trois positions, permettant de disposer soit un plancher haut hobby fermé, un plancher plat hobby ouvert ou un volume de chargement maximum de 512 litres. Enfin, les sièges se rabattent très facilement grâce aux gâchettes situées de part à d'autre du hayon. Au niveau du coffre, c'est un sans faute. Il sera difficile pour la concurrence de faire mieux...

Renault Scenic affiche un volume de chargement plus important avec 522 litres mais n'offre pas une modularité du coffre similaire au 3008. Malgré tout, il se distingue par ses trois sièges arrière indépendants, coulissants et de largeur identique pouvant se rabattre indépendamment voire être retirés de l'habitacle. Mais la majorité des utilisateurs renonceront très vite à extraire les sièges qui pèsent près de 16 kg chacun.

Le monospace du losange fait également mieux en ce qui concerne les rangements à bord avec un volume total impressionnant de 92 litres. Gare aux étourdis qui égèreraient un objet car la liste des emplacements est longue. Quatre trappes sous le plancher, deux tiroirs sous les sièges à l'avant, 2 tiroirs aux places latérales arrière, une boîte à gant réfrigérée de plus de 11 litres, un rangement ouvert sur la console centrale et une





console centrale de 9 litres de rangement en deux parties. Sans oublier les poches amovibles au dos des sièges et deux autres rangements dans le coffre.

Deux motorisations économiques

Nos deux modèles d'essai bénéficient de mécaniques diesel associées à un filtre à particule. Sous le capot de 3008, le 1.6 HDi développe une puissance de 110ch à 4000 tr/mn et un couple de 240 Nm (260 en overboost) à 1750 tr/min. Le Scenic quand à lui dispose du 1.5 dCi 110 FAP apparu fin



2008 sur la Nouvelle Megane. Ce dernier délivre une puissance de 110ch à 4000tr/min et un couple de 240 Nm à 2000 tr/min. Comme vous le constatez ces deux motorisations sont très proches sur le papier, en est-il de même l'usage ?

Le 1.6 HDi 110, malgré les presque 1,5t à déplacer, se montre très volontaire. Son couple généreux disponible très tôt sur une plage très large permet une conduite apaisée et économique. Il sait également se montrer vigoureux lors des dépassements avec l'aide du surcouple temporaire délivrant 20 Nm de plus. Mais attention, les performances s'effondrent très vite lorsque le véhicule est très chargé. Le 1.6 HDi, qui nous avait paru bruyant lors de notre premier essai du 3008, est plutôt discret face au 1.5 dCi. Ce dernier est particulièrement sonore au ralenti ainsi que dans une moindre mesure à vitesse stabilisée. En revanche, il fait jeu égal avec le bloc HDi en ce qui concerne l'agrément et les performances.

Sur nos deux modèles, les moteurs sont accouplés à des boîtes de vitesses manuelles à 6 rapports. L'étagement nous a paru très bien adapté que ce soit sur 3008 ou Scenic. Les commandes de boîte sont précises avec un léger avantage pour celle du Scenic qui accroche un peu moins.

Prestations routières de haut niveau

Offrant tous deux un comportement très sûr, Scenic et 3008 surprennent par leur agilité sur route. Peugeot

3008 dispose d'une suspension plus ferme ainsi que d'une bonne maîtrise du roulis. Même à allure soutenue sur route sinueuse et bosselée, le comportement reste imperturbable. La facilité du 3008 à enrayer les virages est déconcertante compte tenu de son gabarit. Malgré un châssis typé assez ferme et des jantes 17 pouces, 3008 reste assez confortable même à basse vitesse.

De son côté, Renault Scenic a beaucoup progressé depuis les premières générations. Le comportement routier est plus rigoureux et le roulis moins présent. Malgré tout, il ne peut guère rivaliser avec le savoir-faire de Peugeot en matière de liaison au sol. Sur chaussée déformée, les enchaînements de virages engagés à vive allure engendrent d'importants mouvements de caisse (pompage, roulis,...). En revanche, au chapitre du confort nos deux modèles sont au coude à coude. Scenic prend même un léger avantage grâce à sa monte de pneumatiques de 16 pouces. Grâce à ceux-ci, le bruit de roulement est plus faible que sur 3008.

La direction, quant à elle, s'avère nettement plus communicative et précise sur 3008. Pour autant, Scenic ne démérite pas et dispose d'une direction en net progrès par rapport à l'ancienne génération.

Vie urbaine

A l'aise sur route, nos deux modèles le sont également en ville. Malgré leur gabarit imposant, 3008 et Scenic n'ont aucun mal à évoluer en milieu urbain. Le mo-



nospace Renault tire son épingle du jeu grâce à son rayon de braquage un peu plus court et une meilleure visibilité arrière. Les manœuvres de stationnement sont facilitées par la position de conduite haute et la présence de série de capteurs de recul à l'arrière. Enfin, nous avons pu apprécier l'ouverture en deux parties du coffre du 3008 qui se révèle fort pratique lorsqu'un véhicule est stationné derrière.

Budgets serrés

Les clients qui hésitent entre 3008 et Scenic devront inévitablement comparer le rapport prix/équipement. Nos deux modèles sont à peu près équivalents sur la consommation de carburant. En revanche, les tarifs diffèrent sensiblement. Renault Scenic Dynamique dCi 110 FAP eco2 est affiché à 26 950,00 € tandis que Peugeot 3008 Premium 1.6 HDi 110 FAP est à 25.550 €. A équipement égal, avantage également au crossover du Lion qui atteint la somme de 26.830€ doté du WipNav et de l'aide au stationnement arrière. De son côté, le Scenic est à 27.400€, une fois l'option jantes 17 pouces ajoutée.

Conclusion

A l'issue de ce face à face se distinguent deux véhicules familiaux très différents. Peugeot 3008 revendique fièrement son statut de crossover tandis que Renault Scenic est issu de la tradition des monospaces Renault. Ce dernier séduira donc une clientèle privilégiant la vie à bord et appréciant les sièges arrière indépendants, les nombreux espaces de rangements et la planche de bord typée monospace. De plus, au vu des progrès réalisés depuis l'ancienne génération, les clients apprécieront le comportement routier plus proche d'une berline. En revanche, ceux qui recherchent un véhicule compact et spacieux, mais se distinguant des Scenic et autres Picasso, trouveront dans le crossover du Lion leur bonheur. 3008 se démarque par son aspect baroudeur et son coffre ingénieux. La planche de bord offre une expérience de conduite inédite dans ce segment et le châssis procure un plaisir de conduite sans équivalent chez les monospaces compacts.



On aime beaucoup

- La modularité du coffre
- La position de conduite
- La planche de bord
- La tenue de route
- Le brio du 1.6 HDi 110
- La finition

On aime moins

- L'accoudoir non réglable
- Les tarifs des systèmes GPS



On aime beaucoup

- Le compromis confort/tenue de route
- Les espaces de rangements
- Les sièges arrière individuels coulissants
- Le système Carminat Tomtom
- La visibilité
- L'écran couleur

On aime moins

- La position de conduite
- Le moteur un peu bruyant

Coupé 407 2.0 HDi 163

Essai marathon

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: B.BONAVENT,



Après avoir essayé l'année passée le Coupé 407 dans sa version la plus puissante, nous nous attaquons aujourd'hui au 2.0 HDi 163. Au programme, un marathon de 1500km nous attend afin de juger de la sobriété de la mécanique.

En 2009, la gamme de motorisation proposée sur Coupé 407 a été entièrement revue. Deux nouvelles mécaniques ont vu le jour sous le capot : le premier, le 3.0 V6 HDi 241 que nous avons pu essayer l'été dernier et le second le nouveau 2.0 HDi 163 dont nous disposons aujourd'hui. Baptisée DW10C, cette motorisation remplace avec brio le 2.0 HDi 136. Grâce à une optimisation de chaque composant, cette nouvelle mécanique diesel affiche une consommation en baisse de 8,5% alors que la puissance passe de 136 à 163ch ! Le couple disponible progresse aussi de manière significative pour atteindre la valeur maximum de 320 Nm entre 2000 et 3000 tr/min. Du côté de la transmission, pas de changement puisque l'on retrouve la boîte de vitesses à six rapports ML6C.

Une ligne intemporelle

Plus de trois ans après son lancement, la ligne du Coupé 407 suscite toujours autant l'émotion. On re-

trouve les gènes du Lion avec un bouclier avant très racé, un profil fluide et à l'arrière un large diffuseur. Dans l'ensemble, le design sied parfaitement au standing haut de gamme de ce grand coupé. Nos images parlent d'elle même...

Classe affaire

Une fois installé au volant, on apprécie la position de conduite idéale et l'excellent confort des sièges. En revanche, le design de planche de bord commence accuser son âge surtout lorsqu'on la compare à celles des 308 et 3008. Néanmoins, elle est très bien finie avec des matériaux de qualité tant à l'aspect qu'au toucher. Notre modèle d'essai en finition Féline se distingue par une sellerie cuir noir qui couvre à la fois les sièges et une partie de la planche de bord. Les seuls reproches à faire concernent l'ergonomie des commandes de lève-vitre et le débattement de la commande de boîte de vitesses.

Une motorisation exemplaire

Comme vous l'avez lu au début de cet article, le 2.0 HDi 163 affiche des caractéristiques très alléchantes. Qu'en est-il sur route ? Pour notre essai, nous avons choisi de parcourir un trajet représentatif du terrain de



prédilection de ce véhicule, mêlant route et autoroute. Premières impressions positives dès le démarrage du moteur, celui-ci se montre assez discret mais n'égale pas le V6 HDi au ralenti. En revanche, lorsque l'on monte dans les tours, le 2.0 HDi n'a certes pas les vocalises feutrées du V6 mais reste néanmoins très agréable. A vitesse stabilisée, l'écart entre le quatre cylindres et le six cylindres se réduit sensiblement. Une fois le sixième rapport engagé à 130 km/h, le 2.0 HDi se fait presque totalement oublier. Grâce à un étage de boîte de vitesses très long, le régime moteur se situe juste au-dessous des 2000 tr/mn à 110 km/h et sous les 2500 tr/mn à 130. Le choix de rapports longs est très pertinent pour réduire la consommation et les émissions de CO2 mais l'est souvent beaucoup moins pour les performances. Ici, il s'agit d'un très bon compromis. La mécanique diesel fait preuve d'une belle allonge dans les tours et les accélérations sont plutôt satisfaisantes avec le 0 à 100 km/h abattu en 9,1 secondes. Les reprises le sont tout autant, même en cinquième, grâce au couple généreux du bloc HDi. Même

à bas régime, la mécanique fait preuve d'une élasticité remarquable ce qui rend notre Coupé 407 très plaisant à conduire à quotidien.

Un châssis de référence

Dans le domaine des liaisons au sol, Coupé 407 place la barre très haut. La tenue de route est irréprochable comme nous avons pu déjà le constater avec la version V6 HDi. Sur notre modèle d'essai doté du 2.0 HDi 163, le train avant paraît un peu plus incisif que celui du Coupé 407 V6 HDi en raison d'un groupe motopropulseur plus léger. Quant au train arrière, peu joueur, il demeure très sain, procurant au véhicule une grande stabilité en toutes circonstances. Dommage que les pneumatiques manquent de grip sur sol humide. Heureusement, l'ESP veille discrètement à toute dérive hasardeuse.

Le conducteur bénéficie d'une direction ferme à basse vitesse mais redoutablement précise et communicative.

Privé de la suspension pilotée, notre Coupé 407 se révèle un peu moins confortable que la version V6 HDi. Malgré tout, même si le filtrage est moins rigoureux





et l'amortissement plus ferme, cette version 2.0 HDi reste agréable à conduire sur de longues distances, sans jamais fatiguer le conducteur et la passagère.

Pour quels usages ?

Coupé 407 2.0 HDi 163 se destine idéalement aux gros rouleurs qui empruntent les grandes axes. Lors de notre essai, la consommation moyenne enregistrée fut de 6.2 L/100km avec majoritairement de l'autoroute sur un trajet aller/retour Paris-Lyon avec un détour par Magny-cours. Compte tenu de son gabarit imposant et de son porte à faux avant, son utilisation en ville n'est pas des plus aisées d'autant plus que le rayon de braquage est important. En revanche, le moteur souple et coupleux à souhait dès les bas régimes est un régal en milieu urbain. Selon nous, cette version est actuellement le meilleur choix face à un V6 HDi très cher à l'achat et à la pompe.

Conclusion

Après un peu plus de trois années de carrière, Coupé 407 n'a pas pris une ride. Avec le nouveau 2.0 HDi 163, sous son capot, il brille plus que jamais par son agrément de conduite. Le tarif peut paraître élevé mais se révèle largement justifié par les équipements pléthoriques et sa mécanique sobre et performante.

On aime beaucoup

- La ligne fluide et dynamique
- Le moteur sobre et performant
- La tenue de route exemplaire
- L'insonorisation soignée
- Direction précise et communicative

On aime moins

- L'immense porte à faux avant
- Les commandes de lève-vitres mal placées





RCZ Limited Edition

Une semaine avant le lancement commercial de RCZ, Peugeot a invité les propriétaires de RCZ Limited Edition au circuit HTTT



Paul Ricard. A l'occasion des essais privés du team Peugeot Sport, la Marque les avait conviés à venir prendre possession des clés de leur coupé sous le soleil du circuit du Castellet. Les premiers clients de RCZ ont bénéficié d'un véritable programme VIP avec survol en hélicoptère du circuit, suivi des essais privés avec les pilotes, etc

Nouvelles motorisations

Le déploiement des motorisations Euro 5 au sein de la gammes Peugeot se poursuit. Au printemps, 207 reçoit deux nouveaux moteurs diesel: les



1.6 HDi 92 et 1.6 HDi 112 et deux essence : 1.6 THP 156 et 1.4 VTi 95. Même chose en ce qui concerne 308 sauf qu'ici le 1.6 HDi 112 est associé à la boîte de vitesse pilotée à 6 rapports.

Enfin, 3008 et 5008 sont enfin disponibles avec le 2.0 HDi 163 accouplé à la boîte automatique à six rapports.

Golf : RCZ Cup

La Peugeot RCZ Cup se déroulera cette année de mi-avril à mi-août. Cette nouvelle compétition internationale de golf



est organisée dans neuf pays : Angleterre, Allemagne, Autriche, Espagne, France, Japon, Italie, Portugal, et Suisse.

La Peugeot RCZ Cup, ouverte à tous les joueurs de golf amateurs, sera organisée à l'initiative des concessionnaires.

Peugeot 408

Le 8 avril a eu lieu le lancement commercial de Peugeot 408 en Chine. A ce jour, plus de 30.000 intentions d'achats



ont déjà été enregistrées par le réseau Peugeot en Chine. Ce réseau en plein développement compte 287 points de vente, répartis dans plus de 207 villes et entités urbaines Chinoises.



La 308 GTi est prête !

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTO: CD911



En bref

Moteur 1.6 THP 200

Tarif: environs 27.900 €

Annoncée sur notre forum depuis plusieurs mois, la Peugeot 308 GTi livre peu à peu ses secrets. Cette version sportive commercialisée cette année sera équipée du 1.6 THP de 200ch de la RCZ.

Cela faisait plusieurs mois que l'ombre de la 308 GTi planait sur notre forum. Le 15 avril, un de nos fidèles membre (cd911) publiait une photo d'une présérie de 308 GTi surprise sur autoroute A36 près de Belfort. Esthétiquement, cette déclinaison sportive de la compacte de Sochaux est extrêmement sobre, à l'image de la version THP 175. Les seuls éléments distinctifs seront son bouclier avant sport (identique à celui de la 308 CC), son becquet de hayon, sa double sortie d'échappement ronde, ses jantes 18 pouces Lincancabur, son diffuseur arrière noir laqué et son monogramme « GTi » avec la lettre « i » rouge. Sous le ca-

pot se trouvera le fleuron des motorisations essence actuelle : le 1.6 THP de 200ch bénéficiant de l'injection directe, de la suralimentation et de la levée de soupape variable. Ce moteur sera d'ailleurs proposé dès juin sur RCZ. Pour exploiter au mieux cette mécanique sportive, le châssis bénéficiera de réglages spécifiques d'un système de freinage renforcé avec à l'avant des disques de 340 mm et à l'arrière de 290mm et d'une monte de pneumatique généreuse en 225/40 R18.

A bord, peu de changement. Le conducteur ne devrait pas bénéficier de baquet sport mais des sièges de la version THP 175. La seule spécificité sera le volant avec un insert en alu intégrant le logo GTi. Enfin, précisons que cette version ne sera disponible qu'en 5 portes.

Nous reviendrons en détails sur la Peugeot 308 GTi lors de sa présentation officielle dans quelques mois.



Vive le printemps

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: A. KOCHOWSKY



Le 9 avril dernier, le salon du cabriolet, coupé et du SUV a ouvert ses portes à Paris - Porte de Versailles. A cette occasion, Peugeot exposait en première française le coupé RCZ ainsi que le reste de sa gamme de véhicule « plaisir ».

Le salon du cabriolet, coupé et du SUV est le rendez-vous incontournable des passionnés de plaisir automobile. Cette année, Peugeot enrichi son offre avec son nouveau coupé compact baptisé RCZ. Deux exemplaires étaient exposés: l'un gris Sidobre équipé du 1.6THP 156 et l'autre bleu Tuanake équipé du 2.0 Hdi 163.

A midi, le coupé du team Peugeot RCZ 200 ans ainsi que l'équipage français a été présenté au public. Les quatre pilotes qui prendront le départ des 24 heures du Nurburgring au volant de cette RCZ n° 200 sont :

- Jean Philippe Peugeot
- Stéphane Caillet
- Cyrus Ayai
- Olivier Perez

Un autre équipage allemand composé de Jurgen Net, Joey Kelly, Michael Bohrer, Henning Klipp prendra le volant de la RCZ n°201.

Enfin pour conclure cet article, signalons que comme chaque année, Peugeot expose sur son stand l'intégralité de sa gamme coupé, cabriolet et SUV. On retrouvait donc les dignes représentants de ces segments avec RCZ, 4007, Coupé 407, 308 CC et 207 CC. La Marque n'oublie pas son passé avec une magnifique 203 Coupé tout droit sorti de la collection de l'Aventure Peugeot.







Peugeot entre dans l'histoire

PAR BENOIT DUMUR, PHOTOS: PEUGEOT SPORT



En l'absence d'Audi, l'équipe Peugeot faisait figure de favorite au départ de cette 58e édition des 12 Heures de Sebring, et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'équipe française a fait honneur à son rang. En effet, non seulement la marque au Lion gagne cette course, la première victoire d'un constructeur français à Sebring, mais en y mettant la manière, avec un doublé réalisé avec une incroyable maîtrise. Pour sa quatrième année en endurance, l'équipe fait désormais preuve d'une grande maturité. La victoire aux 24 Heures du Mans et les nombreux tests de 32 heures réalisés durant l'hiver n'y sont certainement pas étrangers.

Un départ mouvementé

Les deux Peugeot se sont qualifiés en première ligne, Marc Gené (n°07) réalisant la pole position devant Nicolas Minassian (n°08). Une hiérarchie qui s'explique par le fait que Gené était en pneus «soft» et Minassian en «medium», pneus que les voitures doivent garder lors du premier relais.

Dès le départ, Alex Wurz (n°07) s'échappe devant Sébastien Bourdais (n°08) en délicatesse avec ses pneus qui ne chauffent pas aussi vite. Derrière, Adrian Fernandez (Aston Martin) a bien du mal à résister à Emanuele Pirro, le génial italien, retraité de chez Audi et pilote de la Lola-Judd du Drayson Racing cette année. Le spectacle de Pirro... technicien (!) peut commencer. A force de mettre la pression sur l'Aston Martin, il finit par s'engouffrer à l'intérieur d'un virage à droite et à s'emparer de la 3e place. Un

peu plus tard, alors que Sébastien Bourdais était ralenti dans le trafic, le pilote italien se feaufille agilement entre deux GT2 et prend la 2e place. Mais où va t'il s'arrêter ???

Malheureusement pour lui, sa Lola-Judd consomme beaucoup d'essence et use ses pneus à cette allure, et Emanuele Pirro doit s'arrêter plus tôt que les autres pilotes pour ravitailler. Il perd ainsi le bénéfice de son superbe début de course...

Peugeot maîtrise la course

Suite à ce premier relais mouvementé, vient le temps des premiers ravitaillements. L'Aston Martin DBR1 s'arrête la première, signe de sa moins bonne consommation. Les deux Peugeot 908 ravitaillent les dernières. Un gros travail a été effectué durant l'intersaison sur cet aspect de consommation en carburant et d'usure des pneus. Un travail qui paye puisque si sur la piste, les 908 n'ont pas semblé très rapides, elles se sont moins arrêtées que leurs rivales, et se sont montrées plus constantes grâce à une meilleure utilisation des gommages.

Lors du premier arrêt, on change les pneus et le pilote sur la n°07 tandis qu'on ne fait que le plein de gazoil sur la n°08. Du coup, Sébastien Bourdais se retrouve en tête et creuse un écart conséquent sur Marc Gené (environ une minute). Mais un safety car réduit cet avantage à néant. Ensuite, pendant la majeure partie de la course, les deux Peu-



geot roulent sans encombre, dans le même rythme, et creusent l'écart sur leurs adversaires dont l'Aston Martin est la plus proche. Anthony Davidson (n°07), dont c'est la première course avec Peugeot, effectue une petite sortie dans l'herbe sans gravité.

Le sort désigne les vainqueurs

Alors que les deux équipages roulent dans des temps comparables et qu'ils sont sur des stratégies relativement proches, on ne voit pas comment ils vont pouvoir se départager.

C'est alors qu'au 262e tour, Pedro Lamy s'arrête prématurément à son stand à cause d'une crevaison lente. La stratégie de la n°08 est donc mise à mal et l'équipage devra effectuer un arrêt ravitaillement de plus que celui de la n°07. Le sort de la course est scellé, à moins qu'il ne survienne un problème sur la n°07. Il n'en sera rien.

Au contraire, alors qu'il tente une vaine remontée, Sébastien Bourdais part en tête à queue à la sortie des stands. Aucune conséquence pour la n°08, mais l'obligation d'accepter une nouvelle fois de terminer 2e pour Sébastien Bourdais, abonné à cette place avec la Peugeot 908...

Le triomphe du Lion

C'est à 22h30 (03h30 heure française) que le drapeau à damier est présenté devant la Peugeot 908 HDi FAP n°07 pilotée par Alex Wurz. Le clan Peugeot explose !

Après les victoires aux 24 Heures du Mans et à Petit Le Mans en 2009, Peugeot Sport remporte les 12 Heures de Sebring pour la première fois de son histoire, réalisant par la même occasion le «petit chelem» (le «grand chelem» serait de remporter ces trois courses la même année). Mieux, ces trois victoires ont été à chaque fois complétées d'un doublé. Sébastien Bourdais, Pedro Lamy et Nicolas Minassian doivent se contenter de la 2e marche du podium tandis qu'Alex Wurz et Marc Gené, après leur victoire au Mans, montent une nouvelle fois sur la plus haute marche. David Brabham étant parti chez Acura, c'est Anthony Davidson qui les accompagne pour sa première course avec le Lion ! Belle entrée en matière pour le pilote britannique...

La domination de Peugeot, qui n'a pas connu la moindre alerte, a été remarquable. Pas tant sur le plan de la performance (on soupçonne Peugeot de ne pas avoir roulé avec l'intégralité de la puissance moteur...), mais sur le plan de la maîtrise technique et de la gestion de la course. Tout a semblé sous contrôle, du départ à l'arrivée, et les hommes du Lion semblent nettement plus sûrs d'eux et de leur matériel que durant les saisons précédentes.

Lundi et mardi, Simon Pagenaud rejoint Marc Gené et Anthony Davidson pour continuer le test d'endurance sur le circuit de Sebring. C'est à cette occasion qu'Audi fera débiter sa nouvelle R15+ dont nous aurons l'occasion de reparler...





Résultat de la course

- 1- n°07 Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) M. Gene / A. Wurz / A. Davidson 367 tours
- 2- n°08 Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) N. Minassian / P. Lamy / S. Bourdais +13»817
- 3- n°007 Aston Martin Racing (Aston Martin DBR1) S. Mucke / H. Primat / A. Fernandez +3 tours
- 4- n°6 Team Cytosport (Porsche RS Spyder) G. Pickett / K. Graf / S. Maassen +14 tours
- 5- n°1 Patron Highcroft Racing (Acura ARX-01c) D. Brabham / S. Pagenaud / M. Franchitti +18 tours
- 6- n°62 Risi Competizione (Ferrari 430 GT) J. Melo / P. Kaffer / G. Bruni +36 tours
- 7- n°92 BMW Rahal Letterman Racing (BMW M3 GT2) B. Auberlen / T. Milner / D. Werner +37 tours
- 8- n°90 BMW Rahal Letterman Racing (BMW M3 GT2) J. Hand / D. Muller / A. Priaux +37 tours
- 9- n°45 Flying Lizard Motorsports (Porsche 911 GT3 RSR) J. Bergmeister / P. Long / M. Lieb +38 tours
- 10- n°55 Level 5 Motorsports (Oreca FLM09) S. Tucker / C. Bouchut / M. Wilkins +40 tours
- 11- n°44 Flying Lizard Motorsports (Porsche 911 GT3 RSR) D. Law / S. Neiman / J. Lietz +42 tours
- 12- n°8 Drayson Racing (Lola-Judd) P. Drayson / J. Cocker / E. Pirro +43 tours
- 13- n°02 Extreme Speed Motorsports (Ferrari 430 GT) E. Brown / G. Cosmo / J. Barbosa +44 tours
- 14- n°61 Risi Competizione (Ferrari 430 GT) T. Krohn / N. Jonsson / E. van de Poele +46 tours
- 15- n°3 Corvette Racing (Chevrolet Corvette ZR1) J. Magnussen / J. O'Connell / A. Garcia +47 tours
- 16- n°4 Corvette Racing (Chevrolet Corvette ZR1) O. Beretta / O. Gavin / E. Collard +47 tours
- 17- n°99 Green Earth Team Gunner (Oreca FLM09) C. Zugel / G. Jeannette / E. Julian +56 tours
- 18- n°81 Alex Job Racing (Porsche 911 GT3 Cup) J. Gonzalez / B. Leitzinger / L. Keen +59 tours
- 19- n°23 Alex Job Racing (Porsche 911 GT3 Cup) B. Sweedler / R. Kapudija / J-D. Lueders +62 tours
- 20- n°80 Alex Job Racing (Porsche 911 GT3 Cup) R. Gonzalez / L. Diaz / P. Kelly +63 tours
- 21- n°16 Dyson Racing Team (Lola-Mazda) C. Dyson / G. Smith / A. Meyrick +64 tours
- 22- n°69 Werks II Racing (Porsche 911 GT3 Cup) R. Rodriguez / G. Bieker / C. Friedman +65 tours
- 23- n°40 Robertson Racing (Ford GT) D. Robertson / A. Robertson / D. Murry +67 tours
- 24- n°88 Velox Motorsports (Porsche 911 GT3 Cup) S. Lewis / J. Vento / L. Aschenbach +68 tours
- 25- n°63 Team TRG (Porsche 911 GT3 Cup) H. Richard / D. Ende / A. Lally +85 tours
- 26- n°36 Genoa Racing (Oreca FLM09) A. Wallace / JR. Hildebrand / T. Sutherland +86 tours
- 27- n°32 GMG Racing (Porsche 911 GT3 Cup) B. Curtis / J. Sofronas / A. Pilgrim +87 tours
- 28- n°01 Extreme Speed Motorsports (Ferrari 430 GT) S. Sharp / J. van Overbeek / D. Farnbacher +96 tours
- 29- n°17 Team Falken (Porsche 911 GT3 RSR) B. Sellers / W. Henzler / P. Pilet +112 tours
- 30- n°11 Primetime Race Group (Oreca FLM09) J. Feinberg / K. Marcelli +133 tours
- 31- n°89 Intersport Racing (Oreca FLM09) M. Pagerey / B. Wong / D. Ducote +135 tours
- 32- n°95 Level 5 Motorsports (Oreca FLM09) S. Tucker / R. Hunter-Reay / J. Gue +143 tours
- 33- n°75 Jaguar RSR (Jaguar XKRS) P. Gentilozzi / M. Goossens / R. Dalziel +356 tours

Non partant : Autocon Motorsports (Lola-AER) B. Willman / T. Burgess / P. Ehret Voiture détruite durant les essais



Endurance

8 heures du Castellet

PAR BENOIT DUMUR, PHOTO: B.BONAVENT. / A.KOCHOWSKY / S.RABATEL

En ce début du mois d'avril, se déroule sur le circuit Paul Ricard HTTT la première édition des 8 Heures du Castellet. Cette course marque le coup d'envoi du championnat Le Mans Series et c'est la première course pour la Peugeot 908 de l'équipe Oreca. Au volant, on retrouve Nicolas Lapierre, Olivier Panis et Stéphane Sarrazin. Face à eux, on retrouve la toute nouvelle Audi R15+ pilotée par Allan McNish et Rinaldo Capello ainsi que la fameuse Aston Martin DBR1 aux couleurs Gulf dont Harold Primat, Adrian Fernandez se partagent le volant.

Scellée en fin d'année dernière, la collaboration entre Peugeot et Oreca devenait effective pour la première fois en course au Castellet. Et pour un début, ce fut un bon début puisque Nicolas Lapierre s'offre la pole position au nez et à la barbe de la toute nouvelle Audi R15+ ! Une performance plutôt inattendue qui ravi bien sûr toute l'équipe.

Le lendemain, le déroulement de la course est moins souriant pour les hommes du Lion puisque Stéphane Sarrazin se fait déborder dès le premier virage à cause de pneus froids. Il passe ensuite l'Aston Martin et se rapproche de l'Audi, mais lors de son premier ravitaillement, les mécaniciens ne parviennent pas à lever la voiture pour changer les pneus. La prise «air jack» est défectueuse et il faut 18 minutes à l'équipe pour réparer.

La voiture repart 35e à 10 tours des leaders. S'ensuit ensuite une formidable remontée menée tambour battant. Les temps des pilotes Peugeot sont comparables à ceux des pilotes Audi, mais sur chaque relais, la 908 reste entre 1 et 3 tours de plus que sa rivale en piste. Un rythme de course et une consommation qui permettra d'effectuer un arrêt de moins que ses principaux adversaires, et ainsi de franchir la ligne d'arrivée en 4e position !

Le bilan de cette première course pour la 908 Oreca n'est pas mauvais. Si bien sûr la déception est de mise, il faut prendre en compte que la voiture a été ralentie par un problème mineur, qui n'était jamais survenu en 3 années d'exploitation de la 908. Par la suite, la lionne n'a pas rencontré le moindre problème et les pilotes ont pu tourner dans des temps similaires à ceux d'Audi, tout en étant plus économe en carburant et en pneumatiques, une donne qui aura son importance au Mans... Mais avant cela, tout ce beau monde se retrouvera à Spa-Francorchamps début mai pour disputer la deuxième manche du championnat LMS. Cette fois, le Team Peugeot Total sera, lui aussi, de la fête !



Classement de la course :

- 1- n°7 Audi Sport Team Joest (Audi R15+ TDI) 266 tours 1er LMP1
 - 2- n°009 Aston Martin Racing (Aston Martin DBR1) 261 t
 - 3- n°13 Rebellion Racing (Lola-Rebellion) 261 t
 - 4- n°4 Team Oreca Matmut (Peugeot 908 HDi FAP) 258 t
 - 5- n°6 AIM Team Oreca (Oreca-AIM) 258 t
 - 6- n°008 Signature Plus (Aston Martin DBR1) 256 t
 - 7- n°42 Strakka Racing (Honda ARX-01c) 250 t
 - 8- n°35 Oak Racing (Pescarolo-Judd) 250 t
 - 9- n°25 RML (Lola-Honda) 249 t
 - 10- n°24 Oak Racing (Pescarolo-Judd) 249 t
- etc...

Bilan de la 908 Oreca :

- Essais libres 1 : 1'44"154 (1er)
- Essais libres 2 : 1'43"152 (2e)
- Essais libres 3 : 1'42"904 (2e)
- Essais qualificatifs : 1'41"195 (1er)
- Warm up : 1'44"627 (2e)
- Course : 4ème à 8 tours (185,972 km/h)
- Meilleur tour en course : 1'43"166





Endurance

Deux RCZ à Magny-Cours

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: GUILLAUME OLLIER

Après avoir effectué quelques tours de piste à Belchamps avec deux RCZ de développement, les pilotes ont pu prendre le volant des versions définitives de course à Magny-Cours. Ces essais ont pour objectif de préparer la prochaine épreuve des 24h du Nürburgring.

Le 4 mai 2010, Peugeot nous avait convié au circuit de Nevers - Magny-Cours pour assister aux premiers essais des RCZ du team «200 ans» dans leur version définitive. Trois modèles étaient présents : le premier, une version de développement noir intégrale, et deux autres en version définitive prête pour les 24h du Nürburgring avec leur livrée bi-ton blanche et noire et un arceau cage. Parmi elles, une porte le numéro 200 et sera pilotée par un équipage français composé de Jean-Philippe Peugeot, Vice-président du Conseil de Surveillance du groupe PSA, Stéphane Caillet, technicien liaisons au sol, Cyrus Ayari, cadre commercial et Olivier Perez cadre marketing Peugeot. La seconde affiche le numéro 201 et sera confiée à quatre pilotes allemands : Jürgen Nett, Joey Kelly, Michael Bohrer et Henning Klipp.

La matinée débute par une séance photo en présence des pilotes et des deux Peugeot RCZ « 200 ans ». Ensuite arrive le moment tant attendu par tous lorsque les deux RCZ s'apprêtent à s'élancer pour la première fois sur le tracé du circuit. La sonorité au ralenti ne laisse pas de doute, il s'agit bien d'une motorisation diesel. Sous le capot, on retrouve le 2.0 HDi du RCZ dont la puissance est portée à 200ch et le couple culmine à 400 Nm. Après avoir effectué quelques tours à al-

lure modérée, précédés du 5008 des photographes et cameramen, les deux RCZ rentrent sur la pit lane. Les pilotes français et allemands prennent alors successivement le volant de leurs bolides pendant quinze minutes environs. Les arrêts au stand sont l'occasion pour les ingénieurs de vérifier les paramètres et affiner les réglages des deux voitures. Le rythme s'accélère au fil des tours laissant peu à peu entrevoir le formidable potentiel de la voiture. Selon les premières impressions recueillies auprès des pilotes, la version définitive se révèle encore plus efficace notamment en raison de la présence de l'arceau qui rigidifie le châssis. Les séances d'essai s'achèvent vers midi, laissant aux pilotes le temps d'une pause déjeuner. L'après-midi, les essais reprennent mais cette fois-ci avec la RCZ de développement. Les pilotes allemands qui n'ont pas encore beaucoup d'heure de pilotage au volant du coupé tricolore peuvent ainsi rattraper leur retard face à leurs homologues français. La journée se termine par une interview de Jean-Philippe Peugeot qui nous révèle la genèse du projet (voir notre vidéo)

Nous vous donnons rendez-vous les 15 et 16 mai prochain pour les 24 Heures du Nürburgring en Allemagne qui s'annoncent d'ores et déjà passionnantes. Nos deux RCZ HDi 200 seront opposés, dans la catégorie D1T (turbo diesel de moins de 2 litres de cylindrée), aux BMW 120d, Golf TDi et autre Seat Leon. Notez que cette épreuve coïncidera avec la célébration des 200 ans de l'aventure industrielle de Peugeot.



		2.0 L HDi FAP "200" BVM6 DW10CTED4
GENERALITES	Cylindrée (cm³)	1 997
	Puissance maxi en kW (ou ch) / régime (tr/min)	147 (200) / 3 750
	Couple maxi (Nm) / régime (tr/min)	400 / 4 000 à 4 500
	Turbo	Honeywell Turbo Technologies à géométrie variable
	Boîte de vitesses	ML6C - 6 manuelle
	Pneumatiques slick	Michelin SBC 24/64 18
	Pneumatiques pluie	Michelin P2A 24/64 18
FREIN	Etrier avant	BREMBO 4 pistons
	Disques avant	302*26
	Maitre cylindre	25,4 mm
	Frein arrière	de série
SUSPENSION	Ressorts	Peugeot Sport
	Amortisseur avant	monotube Peugeot Sport
	Amortisseur arrière	à double compensation Peugeot Sport
DIMENSIONS (m)	Longueur hors tout	4,287 *
	Largeur caisse aux poignées / avec rétroviseurs repliés / dépliés	1,845 / 1,958 / 2,107 *
	Hauteur	1,359 *
	Empattement	2,612 *
	Porte-à-faux AV / Porte-à-faux AR	0,934 / 0,741 *
	Voie AV / Voie AR	1,580 / 1,593 *
COFFRE	Volume de coffre (dm3) ⁽²⁾	321 à 639 / 384 à 760 *
POIDS (kg)	Masse à vide (avec les pleins)	1 370 *
AERODYNAMIQUE	SCx	0,679 *

(*) données du modèle de série 2.0 L HDi 163





L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

A bord du Citroën High Rider

Ce mois-ci, Citroën a dévoilé les photos de l'habitacle de son concept-car High Rider. La planche de bord n'est pas sans rappeler celle de 3008 et de DS3. Les sièges en confection Bracelet et les panneaux de portes bénéficient d'un dégradé de couleur allant du gris vers l'or. Rendez-vous en septembre pour découvrir la version définitive de DS4.



Nouvelle usine en Russie

Le 23 avril, Philippe Varin, Président du Directoire de PSA Peugeot Citroën et Takashi Nishioka Président



de Mitsubishi Motors Corporation, ont inauguré le lancement de la production des véhicules de leur usine commune à Kaluga en Russie. Le site produira la Peugeot 308, puis la Citroën C4 et les SUV Citroën C-Crosser, Peugeot 4007 et Mitsubishi Outlander.

Metropolis

A l'occasion du salon automobile de Pékin, Citroën a dévoilé son premier concept car, Metropolis conçu par le centre de style de la Marque de Shanghai. Ce concept est une limousine au design racé et aux lignes harmonieuses. Metropolis fait référence à la grandeur, à l'avantgardisme et au dynamisme de toutes les grandes mégapoles au pouvoir d'attraction incontestable. Notez que, ce concept car est doté d'une chaîne de traction Hybride Plug in.



Le mois prochain

Les 24 heures du Nurburgring

Les 24 heures de Spa

Essai 207 CC 1.6 HDi 112

RCZ



FP Mag' N°25 – Avril Mai 2010 - www.forum-peugeot.com

Rédacteur en chef : Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Relecture et corrections : Marc Bastin, Francis Gaume

Chef de rubrique sport : Benoît Dumur

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Guillaume Ollier, Sébastien Rabatel, Bruno Bonavent, Alain Kochowsky

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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