



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

AVRIL 2008

n°9

ESSAI Dynamique Peugeot 308 SW 1.6 HDi 110 BVM6



SCOOP

Peugeot 407 Restylée



REPORTAGE
Peugeot Avenue



REPORTAGE
Salon Coupé Cabriolet et SUV



REPORTAGE
Musée de l'Aventure



EDITORIAL

Une 308 Coupé bientôt destinée à rouler.

Pendant que la 407 se refait une petite beauté, Peugeot annonce l'arrivée de nouveautés en terme de technologie. De plus le coupé 2+2 308 se voit confirmer, pour une commercialisation en 2010 !

Bonne lecture !

Actualités

Technologie	p.3
Nouveau modèle	p.5
Design	p.6
Scoop : Peugeot 407 II	p.7

Essai

308 SW HDi 110 BVM6	p.8
---------------------	-----

Sport

1000 km de Barcelone	p.18
Le Mans 2008 : les pilotes	p.19
Rencontre Peugeot Sport : Magny-cours	p.20

Le lion

Dessins des lecteurs	p.22
Rétro : La Peugeot 402	p.23
Multimédia	p.24

Le Groupe

Nouvelle Citroën C2	p.25
---------------------	------

REPORTAGES

**Salon du Cabriolet, Coupé
et SUV** p. 11

**Exposition de Concepts
Car au Musée de
l'Aventure** p. 13

**Exposition Peugeot
Avenue** p. 17

Nouveaux moteurs

Streiff annonce un moteur 3 cylindres turbo

Le président du constructeur PSA Peugeot-Citroën, Christian Streiff a annoncé dans une interview accordé au Figaro que le groupe présentera au Mondial de l'Auto à Paris un moteur trois cylindres turbocompressé.

Christian Streiff : "Ce projet n'est même pas fait en coopération car les quantités produites sont si importantes, l'enjeu si capital, que nous y mettons tout ce que nous savons sur le plan technologique. C'est un moteur extrêmement «downsized», un **trois cylindres suralimenté**. S'y ajoutent quelques autres technologies dont je ne peux pas vous parler. Nous abattons nos cartes au Salon de Paris, en octobre. Nous voulons montrer d'un coup que Peugeot est le meilleur sur le plan de l'environnement."

Cette future gamme de moteur serait donc développée par PSA sans la coopération de BMW, ni de Ford. Dans cet interview, Christian Streiff ne précise pas de quel type d'énergie il s'agit mais selon nos informations cette motorisation serait une essence. De plus, cette déclaration laisse supposer la présence d'autres technologies connues (injection directe, levée variable de soupapes,...) ou inconnues. Rendez vous au **Mondial de l'Auto 2008** en octobre prochain...

Rappelons que le seul moteur trois cylindres disponible actuellement dans la gamme est le 1.0L 50kW (68ch) d'origine Toyota de la 107.

PSA Peugeot Citroën annonce une nouvelle famille de moteur

Seconde annonce majeure pour le groupe, PSA dévoile sa future famille de petits moteurs essence à faible émission de CO2.

Brièvement annoncées par Christian Streiff lors d'un interview, ces **nouvelles motorisations essence trois cylindres** disposeront de puissances comprises entre 70 et 100ch. Baptisés EB et dotés d'un cylindrée de **1 litre**, ils auront comme objectif de réduire les émissions de CO2 des véhicules qui en seront équipés. PSA vise un niveau d'émissions de CO2 inférieur à 100g/km sans technologie additionnelle.

Dans son communiqué, **PSA** n'évoque pas la présence de turbo alors que cela avait été annoncé par Christian Streiff. De toute évidence, nous devrions en savoir plus lors du Mondial de l'Auto qui se tiendra en octobre à Paris.

Selon le groupe : "Deux unités de production extrêmement compétitives seront installées, l'une en France et l'autre en Europe de l'Est."

1ere unité :

- 1.Capacité de 600 000 moteurs par an
- 2.Opérationnelle à partir de 2011
- 3.Installée en France sur le site PSA Peugeot Citroën de Trémery
- 4.Création de plus de 500 emplois.

2nde unité :

- Installée en Europe de l'Est à l'horizon 2012
- Choix du site précis mi-2008

Nouvelle boîte manuelle 6 rapports: la MCM

Mercredi dernier, le site de Valenciennes a inauguré le lancement de la nouvelle boîte de vitesse MCM en présence de Pascal Hatier, Directeur du site de Valenciennes de PSA Peugeot Citroën et Christian Chehab, Directeur des Développements Transmission et Hybrides.

Cette nouvelle boîte six vitesses **MCM** est une version manuelle dérivée de la boîte Mécanique Compacte Pilotée (MCP) qui équipe déjà la Citroën C4 et bientôt la 308. Selon le communiqué de PSA, près de 200 000 boîtes MCP auraient déjà été produites.

La **boîte MCM** a été annoncée au salon de Genève sur la Peugeot 308 berline et SW et est produite depuis décembre 2007. Elle sera ensuite proposée sur Citroën C4 courant 2008 ainsi que sur les futures déclinaisons de la 308 (coupé-cabriolet, SUV, coupé,...). Cette nouvelle boîte six vitesses sera accouplée aux motorisations essence 1.6 THP 150 et 175 ch (EP6DT et EP6DTS) ainsi que diesel sur 1.6 HDi 110 avec un étagement spécifique pour chaque moteur :

- 1.6 THP 150 : MCM / B
- 1.6 THP 175 : MCM / A
- 1.6 HDi 110 : MCM / D

En raison de sa limitation en couple à 270 Nm, la MCM ne pourra être proposée sur le 2.0 HDi 136 qui conservera donc la boîte six vitesses ML6.

PSA souligne que « l'une des principales caractéristiques de cette nouvelle boîte est un agrément de conduite de très haut niveau, renforçant la qualité perçue par le client lors de l'usage de son véhicule. » De plus, la boîte MCM est très performante en termes d'acoustique, de confort de conduite, de consommation de carburant, et donc en termes d'émissions de CO₂. En effet, elle contribue à l'obtention par les clients du Bonus CO₂ de 200 € sur la Peugeot 308 HDi 110.

Outre ses avancés technologiques, les boîtes MCP et MCM contribuent à pérenniser les 2 600 emplois du site de **Valenciennes** et devrait en entraîner la création de 200 de plus.

Les chiffres clés de l'usine de Valenciennes :

- 1,66 million de boîtes en 2007
- Boîte manuelle classique (BE4, ML6) : 5 600 unités par jour
- Boîte automatique AL4 : 1 400/jour
- Boîte MCP : 650 /jour
- Boîte MCM : 450/jour



Peugeot annonce la production de 308 RC Z

*Face au vif succès rencontré par le concept-car **308 RC Z**, Peugeot vient d'annoncer aujourd'hui la production en série. Ce coupé sera présenté dans sa livrée définitive au salon de Francfort 2009 puis commercialisé au printemps 2010.*



Extrait du communiqué de presse Peugeot :

Dans le cadre de CAP 2010 et de l'accélération de l'offre produit de la Marque, M. Jean-Philippe Collin, Directeur Général d'Automobiles Peugeot, a annoncé lors du salon de Lisbonne, la production en série du concept-car '**308 RC Z**'.

Le modèle de série ainsi que son nom définitif seront dévoilés au moment de l'édition 2009 du salon de Francfort, soit deux ans après sa première présentation au public. Sa commercialisation interviendra au printemps 2010. Ce modèle exclusif constitue l'une des premières applications de la stratégie CAP 2010 de premium compétitif.

Son style distinctif, issu de l'esprit fécond des équipes du centre de Style Peugeot, préservera intact le capital de séduction et d'émotion du concept-car. Les prestations dynamiques ainsi que la qualité de finition et de réalisation se positionneront au meilleur niveau du savoir-faire de la Marque.

En décidant la production en série de ce modèle premium, Peugeot ne se contente pas de renouer avec la tradition des coupés qui ont nourri l'image de la Marque, mais délivre une proposition inédite au style très original. Le concept-car '**308 RC Z**' a provoqué un enthousiasme unanime et suscité l'engouement du public. Le rêve devient réalité...

Concours de Design Peugeot : 5ème édition

Pour sa cinquième édition, le **Concours de Design Peugeot** a été lancé lors du salon de Pékin 2008. Le thème de cette nouvelle édition est d'imaginer la Peugeot des mégapoles mondiales de demain.

Selon Peugeot : "Ce concept-car sera conçu pour évoluer au cœur des grandes cités urbaines de l'avenir, tout en portant les valeurs clés du 21ème siècle. Les projets tout en étant porteurs des codes stylistiques Peugeot, devront intégrer les quatre dimensions retenues pour ce concours de design : le respect de l'environnement, l'harmonie sociale, la mobilité interactive et l'efficacité économique."

Calendrier:

THEME

- 20 avril 2008: lancement du **Concours de Design Peugeot 2008** au salon de Pékin
- Du 30 mai 2008 au 20 juillet 2008 : les projets sont recueillis sur le site www.peugeot.com
- A partir du 25 juillet jusqu'au 31 juillet: le jury sélectionne les trente projets qui seront soumis aux votes des internautes et de la presse.
- Dès le 15 août 2008, et pendant un mois: les internautes désignent par vote les dix projets finalistes.
- A partir du 16 septembre 2008: les dix concepts finalistes seront mis en ligne.
- Le 2 octobre 2008: sur le stand Peugeot du Mondial de Paris, le nom du gagnant est proclamé et M. Jean-Philippe Collin, Directeur Général d'Automobiles Peugeot remettra le trophée « La Griffe » à l'auteur du projet vainqueur.
- Entre octobre 2008 et mars 2009 : temps de la réalisation de la maquette à l'échelle 1
- En avril 2009 : en Chine, au salon de Shanghai, la maquette du projet gagnant est dévoilée sur le stand Peugeot.

Le jury sera composé de représentants de Peugeot notamment de membres de son Centre de Style, de représentants de la société Xbox, mais également de journalistes et d'internautes qui seront invités à voter en ligne sur le site www.peugeot.com.

Le vainqueur du concours recevra un chèque de 10 000 euros, une console de jeu Xbox 360° et aura la chance de voir son projet fabriqué à l'échelle 1/43ème par Norev en plus de la version à l'échelle 1. Comme dans les éditions précédentes, les 29 autres projets seront également récompensés

Pour de plus amples informations ou participer au concours, rendez sur le site www.peugeot.com dans la rubrique "Design".

NOREV





PEUGEOT 407 restylée

Alors que le projet Peugeot 408 (W2 en interne) avance à grand pas, l'actuelle 407 va profiter dans les prochains mois d'un facelift, ou plutôt d'une remise à jour.



Le changement le plus visible est sur la berline, il s'agit du nouveau pare choc arrière.

Au mois de juillet, une nouvelle mouture de la 407 va faire son apparition. Au programme, nouveaux feux pour la berline et le break et des nouveaux pare-chocs arrière pour chacune des variantes. Le changement est plus flagrant sur la berline qui reprend le diffuseur du coupé 407 dans ses grandes lignes. A l'avant une nouvelle grille prend place dans la bouche du pare-choc, pas d'autres changements visibles à part un logo plus gros. A l'intérieur, de source sûre, le compteur évolue et un nouvel autoradio pourrait venir s'y greffer.

Sur le plan technique très peu d'évolutions, en effet Peugeot n'a pas voulu dépenser des millions d'euros dans ce facelift, afin de se concentrer sur sa remplaçante. La 408 fera ses premiers pas sous forme de show car au salon de Francfort l'an prochain.





MAIRIE

ESSAI

Le Département
contribue à
l'aménagement
des abords de
l'église et de la
mairie

Un projet
d'avenir pour le
Val d'Oise



Peugeot 308 SW 1.6 HDi 110



*Environ huit mois après avoir essayé la berline, Peugeot nous avait convié hier après-midi à réaliser un essai dynamique de la nouvelle **308 SW**. Pour une des toutes premières fois, nous allons essayer la nouvelle déclinaison de 308 sur un parcours mêlant ville, autoroute et route de campagne.*

Modèles présentés en photos : **308 SW Premium 1.6 HDi 110** gris Moondust avec intérieur cuir noir Mistral et **308 SW Féline 2.0 HDi 136 BVA** gris Hurricane intérieur mi-cuir Grège.



Peugeot 308 SW 1.6 | HDi 110 BVM6

13h25, deux véhicules nous attendent devant l'entrée de parking du 75 avenue de la Grande Armée. Une **308 SW Premium 1.6 HDi 110** gris Moondust avec intérieur cuir noir Mistral et une **308 SW Féline 2.0 HDi 136 BVA** gris Hurricane intérieur mi-cuir Grège. Une fois installé au volant, la seule chose qui surprend est l'immense toit en verre qui courre des pare-soleil avant jusqu'aux places arrières. Rappelons qu'il est plus grand de 27 % avec 1,68 m² que celui de la 307 SW. Il existe également quelques différences invisibles comme son épaisseur qui a été réduite et sa rigidité accrue. Ou bien encore le système d'occultation à rideau qui remplace les plaques coulissantes de la 307 SW. Ce dispositif permet de réduire le volume occupé par le mécanisme. Côté ergonomie et qualité de finition, pas de surprises, on retrouve ce que l'on connaît déjà sur 308 (voir essai comparatif 308 berline FP Mag' N°3 – Octobre 2007).

13h35, le moteur démarre. Le silence est à peine rompu par le léger ronronnement du 1.6 HDi 110. Grosse nouveauté sur cette motorisation, la **nouvelle boîte de vitesses manuelle à 6 rapports MCM**. Par rapport à la version 5 rapports BE qu'elle remplace, cette nouvelle boîte est nettement moins accrocheuse tout en restant précise. Le débattement est plus court que la boîte 6 vitesses ML6 du HDi 136 et le verrouillage assez ferme. Sur la route, le modeste 1.6 HDi 110 pouvait laisser présager le pire compte tenu du poids du véhicule additionné des quatre occupants. Il n'en est rien ! La boîte à l'étagement parfait lui confère un agrément surprenant. Il est tout à fait possible de conduire sans monter dans les tours. Même à très bas régime le moteur relance en douceur. Les reprises en 5ème sur autoroute en légère montée sont sécurisantes et on s'étonne même de rester en 6ème. Bien entendu, n'espérez pas abattre des chronos ce n'est d'ailleurs pas la vocation de ce véhicule. A n'en pas douter, cette motorisation satisfera la majorité des clients potentiels. En somme c'est une agréable surprise même pour quelqu'un qui roule tous les jours en 207 THP 150. Enfin, la **consommation** moyenne sur notre essai fut d'environ 5 L/100 (50% autoroute, 25% ville, 25% route) avec quatre adultes à bord ce qui est plutôt pas mal.





La **308 SW** offre un compromis confort / tenue de route inédit dans ce segment. La filtration des imperfections de la chaussée est remarquable et ceci même avec une monte pneumatique de 17 pouces, ce qui n'était pas vraiment le cas sur 307 SW (même en 16 pouces...). Sur les petites routes du Vexin, les suspensions filtrent bien les irrégularités de la chaussée, pas de percussions, pas de remontées dans la direction,... mais c'est surtout aux places arrières que le confort progresse le plus par rapport à sa devancière. La tenue de route et le dynamisme de la voiture n'ont pas pour autant été sacrifiés. La précision du train avant est en progrès par rapport à 307 SW et le roulis fort bien maîtrisé. Tout comme la berline, la stabilité en courbe impressionne : 308 SW reste imperturbable. Satisfaction également sur le freinage qui demeure extrêmement rigoureux du moins dans les conditions de notre essai. Il faudrait vérifier s'il se montre toujours endurant à pleine charge et en montagne sachant que les disques proviennent de la berline. La direction est similaire à la berline avec un excellent compromis entre assistance et précision.

Une heure après notre départ de Paris, petite halte à Seraincourt pour une présentation détaillée de la **modularité** intérieure par Christophe Rondeau, chef de produit 308 SW. De gros progrès ont été consentis par rapport à 307 SW :

- possibilité d'ouvrir la lunette arrière indépendamment du hayon
- dossier du siège passager avant repliable en mode tablette
- trois sièges arrières de seconde rangée de largeur identique
- dossiers de sièges arrière de seconde rangée inclinables



A noter également, que même avec la présence des sièges de 3ème rang, on dispose d'une surface plane et d'un volume important en rabattant le dossier de tous les sièges arrières.

Enfin, malgré un seuil de chargement quasi identique, le chargement semble facilité. De même, pour le coffre dont le volume évolue peu mais bénéficie d'une forme plus pratique. Par exemple, la hauteur sous tablette plus importante permet le chargement de valise en position verticale.

Enfin, dernière étape à Théméricourt à la maison du parc pour une séance photo devant le château.

Pour conclure, la nouvelle 308 SW est très réussie. Peugeot a su corriger la majorité des défauts de la 307 SW notamment les lacunes de modularité et surtout le confort très critiqué sur 307. Le **1.6 HDI 110** nous a agréablement surpris car on s'attendait à ce que la 308 SW soit sous motorisée.

La 308 SW sera commercialisée à partir du 15 mai. Des journées portes ouvertes seront organisées dans les réseaux à compter du 16 mai, occasion pour le public de pouvoir essayer la petite dernière de la gamme 308.



LES PLUS

- Moteur agréable (compte tenu du poids)
- Toit en verre gigantesque
- Finition
- Compromis confort / tenue de route
- Modularité en progrès



- Levier de vitesse un peu trop haut
- Visibilité de 3/4 arrière



LES MOINS



Salon du Cabriolet, Coupé et SUV

Le salon du cabriolet, coupé et du SUV a ouvert ses portes aujourd'hui à Paris - Porte de Versailles. Comme chaque année, Peugeot y est présent et expose une large palette de véhicule allant du concept-car au modèle de collection.





Salon du Cabriolet, Coupé et SUV

Comme l'année précédente, Peugeot mêle passé et futur avec d'un côté la 308 RC Z et de l'autre un 12 Six type 183D cabriolet de 1932.



Enfin, on retrouve les principaux véhicules du thème du salon: cabriolet avec deux 207 CC dont la nouvelle version Roland Garros, coupé avec la 407 coupé et enfin SUV avec le Peugeot 4007.

A noter que Peugeot est également présent lors du Cabrio Show, un défilé alliant haute couture et design automobile avec un Coupé 407 et une 207 CC.





Musée Peugeot Exposition de Concepts Car

En ce moment l'actualité des concepts-car est plutôt calme, mais il y a tout de même un événement intéressant. Le Musée de l'Aventure Peugeot situé à Sochaux organise une présentation exceptionnelle de 15 concepts-car ! Vous avez jusqu'au 4 Mai pour vous y rendre, en attendant voici pour vous un compte-rendu.



306 HDi Break de Chasse

Commençons par la partie réservée aux concepts « proches » des véhicules de série. On trouve d'abord la 607 sportive et retouchée, la **Pescarolo**, parée une très jolie robe et d'un intérieur cuir bordeaux et brune très raffiné... Juste à côté, la très jolie et racée **306 HDi break de chasse**, que je trouve particulièrement élégante grâce à son toit surbaissé, et j'y suis spécialement sensible étant propriétaire d'une 306 Break. Dommage que Peugeot n'est pas commercialisé ce coupé à l'époque... Ce concept aura permis aussi de faire découvrir le moteur HDI, avec le succès que l'on sait aujourd'hui... Puis on découvre le **807 GT** (Grand tourisme) avec notamment un intérieur complétement revu et un toit panoramique. A côté, la **307 Caméléo** brille avec sa teinte jaune orangée métallisée et son arrière en pick-up... dommage que Peugeot n'ait pas essayé ce concept en série... Puis on arrive à la **206 Escapade**, avec ses airs de 4x4 baroudeur... Encore

une qui aurait pu inspirer plus directement une version de la 206 ...

Passons ensuite à l'espace des 3 concepts « historiques » de la marque, car se sont vraiment les 3 premiers vrais Concept-cars de Peugeot. D'abord la **Quasar**, exercice de style très original avec des portes papillons et un intérieur très futuriste pour l'époque (1984). Puis la **Proxima** qui me rappelle de bons souvenirs de ma première visite d'un salon automobile, celui de Paris à l'âge de 15 ans où j'avais découvert ce superbe concept-car, tellement bourré de gadgets électroniques... qu'il n'y a pas de place pour un moteur... L'intérieur est vraiment génial !! Enfin l'**Oxia**, splendide prototype de coupé «Grand Tourisme Haute Performance », avait son capot moteur ouvert et laissait entrevoir son moteur 6 cylindres de 680 ch... exploitable grâce à ses 4 roues motrices et directrices !

...



RC



Asphalt



Hoggar



Hoggar

Enfin le dernier espace était consacré aux concepts plus récents :

Près de la brasserie, on trouve l'**Asphalte**, toujours très particulière surtout vue de l'arrière avec ses 2 roues jumelées, moitié monoplace et biplace, puis 2 City-toys (E-doll et le **Kart-up**) qui pour moi ressemble un peu à des jouets ou à des voitures sans permis...

En continuant, on remarque la **607 Féline**, roadster sportif avec un grand capot. L'ouverture de la bulle d'habitacle est très originale et laisse entrevoir un intérieur élégant garni de cuir rouge...

Puis on arrive sur un duo que je découvrais pour la première fois les **2 RC** ! Et je n'ai pas été déçu... ces 2 bolides racées rouge et noire dégagent une impression aérodynamique et de puissance impressionnante. On tombe très vite sous le charme et quand on regarde dans les moindres détails extérieurs et intérieurs, on imagine le plaisir qu'on du prendre les concepteurs de telles lionnes ... J'ai d'ailleurs remarqué pour la première fois qu'elle avait un aileron mobile à l'arrière.



Quasar

En se retournant, on aperçoit la **908** blanche et rouge qui a servit d'inspiration à la 908 LMS développée pour les courses d'endurance, elle trône entre une belle 905 et les glorieuses 205 et 405 Turbo 16.

Pour finir la visite, on arrive sur le **Hoggar** placé au centre de l'allée qui mène à la boutique... Ma première impression est qu'il est beaucoup plus imposant que je ne l'avais imaginé en photo... et lorsque l'on s'approche on découvre des détails ressemblant vraiment à des œuvres d'art... comme l'intérieur recouvert de cuir souple et de métal et les phares sculptés en amandes... Sa conception de buggy est très particulière et les roues imposantes entourent les 2 portes papillons et la ligne d'échappement marqué de 2 larges inscriptions FAP ... Bravo aux concepteurs d'un tel engin !

...

**RC****Proxima**

Donc, j'ai très content de visiter cette exposition exceptionnelle, et mon seul regret est l'absence du *H2O*, pourtant arrivé dernièrement au musée, et de la *907* que j'espérais enfin découvrir (je me suis un peu consolé avec une maquette à l'échelle 1/10 en vitrine)... à une prochaine expo j'espère... !!

Sylvain (Arisylvain)

RENSEIGNEMENTS :

Musée de l'Aventure Peugeot Sochaux
Carrefour de l'Europe, Sochaux

Exposition jusqu'au 4 mai 2008

Ouvert 7j/7, de 10h à 18h

Parking Gratuit

Tarifs

Adultes : 7 €

Enfants 10/18 ans : 3,5 €

Moins de 10 ans : gratuit

**607 Pescarolo**



Peugeot Avenue

Exposition dédiée au sport automobile en particulier au 24 Heures du Mans.



Les modèles présents : 302 Darl'mat Sport Le Mans de 1937, Spider 207 THP, 905, 908 HDi FAP et 207 RC.



Peugeot remporte les 1 000 km de Barcelone

La Peugeot 908 HDi FAP, pilotée par l'équipage Nicolas Minassian - Marc Gené, a remporté aujourd'hui à Barcelone une fantastique victoire pour la première apparition des Audi dans les Le Mans Series.

Après une saison 2007 qui a vu les **Peugeot 908 HDi FAP** s'appropriier toutes les pole positions et les premières lignes, 2008 semble être un prolongement parfait avec les deux Peugeot qui occupaient la première ligne des **1000 km de Barcelone**.

Classement:

- 1 7 LMP1 M Team Peugeot Total GENE Marc/MINASSIAN Nicolas Peugeot 908 Hdi-FAP
- 2 2 LMP1 M Audi Sport Team Joest PREMAT Alexandre/ROCKENFELLER Mike Audi R10 TDI
- 3 10 LMP1 M Charouz Racing System MUCKE Stefan/CHAROUZ Jan Lola Aston Martin
- 4 16 LMP1 M Pescarolo Sport COLLARD Emmanuel/BOULLION Jean-Christophe Pescarolo Judd
- 5 34 LMP2 M Van Merksteijn MotorsportVAN MERKSTEIJN Peter/VERSTAPPEN Jos Porsche RS Spyder
- 6 1 LMP1 M Audi Sport Team Joest CAPELLO Rinaldo/McNISH Allan Audi R10 TDI
- 7 17 LMP1 M Pescarolo Sport PRIMAT Harold/TINSEAU Christophe Pescarolo Judd
- 8 33 LMP2 M Speedy Racing Team SebaBhE LICCHI Andrea/POMPIDOU Xavier/ZACCHIA Steve Lola Judd
- 9 18 LMP1 D Rollcentre Racing BARBOSA Joao/ICKX Vanina/SHORT Martin Pescarolo Judd
- 10 31 LMP2 D Team Essex ELGAARD Casper/NIELSEN John Porsche RS Spyder

Michel Barge : « C'est une superbe victoire pour plusieurs raisons. Tout d'abord, pour Marc Gené qui fait beaucoup pour le sport automobile catalan et Nicolas Minassian qui a été remarquable. Puis, face à Audi nouvellement arrivé, nous avons pu vérifier la compétitivité de nos voitures. Nous sommes sur la bonne voie pour réaliser des sprints à chaque épreuve avec un bon niveau de fiabilité ».

Bruno Famin : « Le bilan technique est très satisfaisant puisque nous n'avons rencontré aucun problème. Tous les rebondissements étaient des faits de course ! Nous roulions dans la même configuration que Sebring avec, pour la N°7 un certain nombre d'éléments mécaniques, dont le moteur, qui avaient déjà parcouru tout le roulage aux US. Au total nous avons atteint 5500 km. Les 24 heures du Mans en comptent 6000 ! ».

Nicolas Minassian : « Ce qui est fantastique, ce sont les progrès constants que réalisent l'équipe et sa réactivité face aux problèmes. Nous avons roulé au maximum et la voiture s'est montrée rapide et très fiable. Ce fut finalement une victoire facile. »

Marc Gené : « Je suis avant tout très content d'avoir gagné à domicile ici en Catalogne. Après cela, merci à Peugeot pour cette voiture si performante et robuste. Le seul problème mécanique fut en fin de course, un problème personnel de paresthésie (fourmillement dans la jambe droite) qui m'a finalement contraint à laisser le volant à Nicolas pour les derniers tours ».



Au moment où le magazine est publié, Peugeot fête sa deuxième victoire, avec la 908 n°8 au top du classement lors des 1 000 km de Monza !

24 Heures du Mans 2008 : Peugeot présentent les pilotes

Lors de sa conférence de presse du 4 avril, le Team Peugeot Total a annoncé la composition des trois équipages engagés aux **24 Heures du Mans 2008**.

Michel Barge, Directeur de **Peugeot Sport** : « Le Team Peugeot Total réunit 10 pilotes dont l'expérience est plus que reconnue au volant de voitures somme toute très proches en matière de mise au point et de pilotage de la 908 HDi FAP. 10 pilotes exceptionnels qui totalisent 393 Grand-Prix de Formule 1 et 34 participations aux 24 Heures du Mans. Pour la constitution des équipages nous avons recherché l'homogénéité avant tout autre critère. Bénéficier de trios sur lesquels on puisse s'appuyer dans n'importe quelle phase stratégique d'essai ou de course, c'est le sens de notre démarche. Ainsi, avoir réussi à réunir une telle qualité de pilotes sur les trois 908 engagées, je pense qu'il n'est pas exagéré de parler d'une véritable dream team, une équipe de premier plan. Mais ce n'est pas tout, le plus dur reste à faire ».

N°7 (908 HDi FAP rouge) : Marc Gené (SP) - Nicolas Min assian (FR) - Jacques Villeneuve (CA)



N°8 (908 HDi FAP bleue) : Pedro Lamy (PO) - Stéphane Sarrazin (FR) - Alexander Wurz (AUT)



N°9 (908 HDi FAP grise) : Christian Klien (AUT) - Franck Montagny (FR) - Ricardo Zonta (BR)



Anthony Beltoise (FR) : pilote de réserve



De plus, Peugeot annonce la présence de Jacques Villeneuve lors de la course Le Mans Series de Spa Francorchamps les 10 et 11 mai prochains. Le canadien complétera l'équipage Marc Gené - Nicolas Minassian. Ceci constituera une bonne préparation pour les **24 Heures du Mans 2008**. A noter que Christian Klien, Franck Montagny, Ricardo Zonta ou Alexander Wurz pourraient également être engagé sur la N°8 au côté de Pedro Lamy et Stéphane Sarrazin. Le nom de l'heureux élu sera communiqué dans quelque semaine.

Ce week-end avait lieu au circuit de Magny-Cours, la reprise de la saison Rencontres Peugeot Sport. Nouveauté cette année, l'arrivée de la 207 en course relais.

Coupe 207 THP

Conflits de génération Au nombre de 44, les **207 THP** ont offert deux somptueux matches. Quentin Morel n'a que 24 ans et pourtant il semble déjà être un « renard » des formules de promotion Peugeot. A Magny-Cours, il a damé le pion à bon nombre de ses aînés en décrochant les deux pole positions, un meilleur tour en course mais aussi et surtout en s'adjugeant la victoire lors de la manche d'ouverture du samedi. Fresnais et Bellinato, pourtant à ses trousses n'ont jamais pu le déstabiliser. Découvert l'an passé, Mathieu Lambert, autre lionceau terminait au pied du podium au terme d'un match passionnant avec Seveau, Jolivière et Coppens. Sous la pluie le lendemain, Morel semblait s'acheminer vers un nouveau hat trick mais par deux fois, il partait à la faute perdant tout espoir de récidence malgré son acharnement. Parti 6e sur la grille de départ, c'est Jolivière qui, très à l'aise sur piste humide, débordait la turbulente meute de tête pour s'imposer devant Bellinato régulier sur le podium pour son retour en course sprint et le tout jeune Ropars, 18 ans. Morel, 4e au détriment de Coppens et Lambert repart en tête du championnat avant Pau. A noter la malchance qui s'est abattue sur Priez tout le week-end avec une crevaison qui le privait d'un résultat le samedi et des bousculades à répétition le dimanche alors qu'il occupait la tête. Seveau ne fut pas mal loti non plus avec un problème de boîte de vitesses en qualification qui le relayait dernier sur la grille de départ dominicale. Remonté 13e, il commettait une erreur et partait en tonneau.

Course 1 :

1. Q. Morel*, 12t. en 29'35"584 (moy : 107,319 km/h) -
 2. L. Fresnais à 1"171 -
 3. L. Bellinato à 1"488 -
 4. M. Lambert* à 2"328 -
 5. S. Seveau à 3"021 -
 6. R. Jolivière à 3"259 -
 7. E. Coppens à 3"929 -
 8. S. Palette* à 5"953 -
 9. E. Tremoulet* à 6"703 -
 10. M. Carrée à 7"148, etc.
- MT : R. Jolivière, 2'10"487 /
PP : Q. Morel*, 2'19"343.

Course 2 :

1. R. Jolivière, 12t. en 30'00"116 (moy : 105,857 km/h) -
 2. L. Bellinato à 2"179 -
 3. K. Ropars* à 3"579 -
 4. Q. Morel* à 7"163 -
 5. E. Coppens à 7"510 -
 6. M. Lambert* à 7"623 -
 7. M. Carrée à 9"199 -
 8. Y. Péchard à 11"792 -
 9. F. Priez à 13"278 -
 10. N. Tardif à 16"773, etc.
- MT : Q. Morel*, 2'20"002 /
PP : Q. Morel*, 2'19"381.

Championnat :

1. Q. Morel*, 37 pts
- 2ex. R. Jolivière et L. Bellinato, 31 pts
4. M. Lambert*, 20 pts
5. L. Fresnais, 18 pts
- 6ex. K. Ropars* et E. Coppens, 16 pts
8. S. Seveau, 11 pts
9. M. Carrée, 9 pts
- 10ex. Y. Péchard et S. Palette, 7 pts



Trophée GT

Bottemanne et Sciabarrasi maîtres du jeu Annoncées en pneus de série face aux « slicks » des 206RCC, les voitures Hommell étaient finalement chaussées de pneumatiques de compétition pour plus d'équité. Pourtant, les 206 RCC ont nettement eu raison de leurs « cousines » sauf peut-être à l'extinction des feux où les propulsions Hommell se montraient plus réactives. En dehors d'une erreur d'inattention qui lui fit perdre la tête de course durant une boucle le samedi, Bottemanne ne fut jamais dépossédé de son leadership signant ainsi le doublé au volant de sa 206RCC mais aussi et surtout décrochant son premier succès en sport automobile. L'autre grand fait marquant fut la révélation du tout jeune Thibault Bossy (16 ans), également sur RCC. Dès sa première course il monte sur la deuxième marche du podium après avoir tenu tête le samedi à Deyres, Paranthoen (en pole et 2e de la course dominicale) et Morizet. La palme du grand show revient néanmoins au pilote Hommell, Sciabarrasi qui a joué les effrontés face aux nombreuses RCC. Meilleurs de la catégorie tout au long du week-end, il a montré les crocs le dimanche sur une piste délicate en achevant la manche sur la 3e marche. Le champion en titre Fessler et Martins ont complété les deux podiums Hommell... en attendant que leurs camarades se familiarisent avec les nouveaux pneus.

Rencontres Peugeot Sport : Magny-cours**Course 1 :**

1. C. Bottemanne (RCC), 12t. en 24'49"442 (moy : 127,937 km/h) -
 2. T. Bossy (RCC) à 4"127 -
 3. F. Deyres (RCC) à 6"918 -
 4. P. Paranthoen (RCC) à 7"909 -
 5. J.M. Morizet (RCC) à 8"516 -
 6. M. Blanc (RCC) à 12"935 -
 7. J. Binet (RCC) à 14"985 -
 8. F. Jurado (RCC) à 16"918 -
 9. L. Thiebe (RCC) à 17"362 -
 10. M. Sciabbarrasi (H) à 20"388, etc.
- MT : T. Bossy, 2'02"487 /
PP : C. Bottemanne, 2'02"835.

Course 2 :

1. C. Bottemanne, 12t. en 25'26"419 (moy : 124,838 km/h) -
 2. P. Paranthoen à 2"808 -
 3. M. Sciabbarrasi (H) à 5"011 -
 4. F. Deyres à 13"522 -
 5. M. Blanc à 17"264 -
 6. T. Bossy à 19"163 -
 7. J.M. Morizet à 20"214 -
 8. J. Binet à 20"655 -
 9. P. Tournie à 26"283 -
 10. P. Fessler (H) à 27"537, etc.
- MT : P. Paranthoen, 2'02"398 /
PP : P. Paranthoen 2'02"845

Championnat :

- Hommel :
1. M. Sciabbarrasi, 100 pts
 2. P. Fessler, 94 pts
 3. J. Martins, 88 pts
- 206RCC :
1. C. Bottemanne, 44 pts
 2. P. Paranthoen, 29 pts
 3. F. Deyres, 28 pts

Courses Relais

De père en fils ! L'arrivée des **207 LW** dans le peloton d'endurance en mélange aux 206S16 s'est faite sans aucun problème et a permis de constater un écart de près de 4 secondes entre les deux berlines avec avantage pour la 207. Comme dans les autres catégories du meeting, le conflit de génération fut évident. Prenez le père Marc Palette (Vierzon) associé à Christian Courtine, puis le fils Steven Palette (Vierzon 4) en duo avec Aurélien Comte et vous obtenez la première ligne de la grille de départ. L'ancienne génération face à la nouvelle ! Ce match fut néanmoins arbitré par le Club de Compiègne 6 qui dès le départ prenait l'avantage avec Julien Briché et son acolyte Florent Priez. Ils ne purent rivaliser face à « l'arrogance » de l'équipage des lionceaux de Vierzon 4 qui s'emparaient du commandement à une heure du but pour ne plus le quitter malgré plusieurs interventions de safety-car. Déjà vainqueurs à Val de Vienne l'an passé les « gamins » Comte-Palette s'affirment comme des grands des Rencontres ! Briché-Priez terminaient deuxième devant les aguerris Palette-Courtine qui renouent avec le podium après quelques années de disette ! Malgré la pluie et le rythme soutenu imposé par les équipages de tête, le classement n'évoluait que peu au cours des trois heures de course : Brie Cte Robert (Castagné-Farnière) et le club champion sortant Aix-En-Provence (Dussoliet-Poitevineau) se maintenaient dans le top cinq. Privé d'Aulnay (Freudenreich-Steenhoudt-Laumond), auteur d'un tonneau à la mi-parcours, Poissy (Allot-Delort) terminait premier site de production PSA en arrachant la 6e place dans le dernier tour au club de Mulhouse 3 (Derue-Maio). La première 206S16 pointait quant à elle 9e à l'arrivée grâce à la régularité de l'équipage de Villefranche 3 (Alloin-Pécharde).

Classements Course Relais

1. Vierzon 4, 69t. en 3h01'37"690 (moy : 100,543 km/h) -
 2. Compiègne 6 à 5"660 -
 3. Vierzon à 2'13"080 -
 4. Brie Cte Robert à 1t. -
 5. Aix-en-Provence à 1t. -
 6. Site Poissy à 1t. -
 7. Mulhouse 3 à 1t. -
 8. Aix en Provence 4 à 1t. -
 9. Villefranche 3 à 1t. -
 10. Manosque à 1t., etc.
- MT : Vierzon 4, 2'18'423 /
PP : Vierzon 4 (207), 2'11"504



Communiqué & photos : Peugeot Sport

Prochaines épreuves : Pau (Coupe 207 THP) : 31 Mai - 1er Juin Val de Vienne (Rencontres Peugeot Sport sans Coupe 207 THP) : 7-8 Juin.

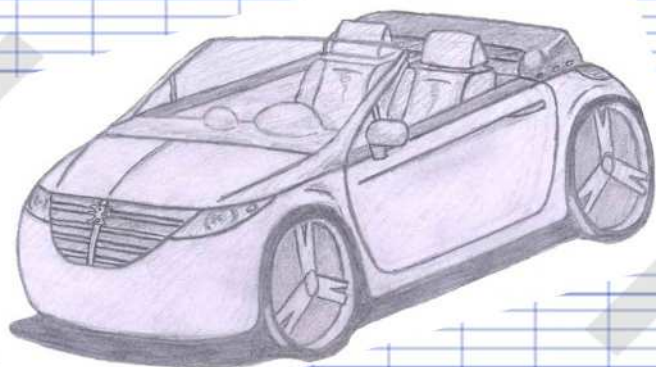


LES CREATIONS DES LECTEURS



KLEEVENER 707

Vantage 308 RC



*bad_trip92700 Roadster
Concept*



PEUGEOT 402

Très inspirée par les plus récentes réalisations américaines, sa silhouette était d'une grande modernité.

Sur le catalogue figuraient la berline 6 places avec glace de custode, une familiale rallongée 8 places avec strapontins, la 402 légère (une 302 à moteur de 402) ainsi qu'une commerciale à la carrosserie moins élancée. Ensuite vint la 402B, équipée d'un moteur plus puissant. La 402B Légère était constituée d'une caisse de Peugeot 202 sur un châssis de 402, ce qui la rendait particulièrement rapide pour une voiture de sa catégorie (elle atteignait les 135 km/h).

Un coupé, un cabriolet et le coach transformable « *Eclipse* » (Peugeot 402 Eclipse) complétaient la gamme.

Il existait aussi un modèle coupé carrossé par *Darl'Mat* (*Carrossier, 1882-1972*).

La voiture était motorisée avec un moteur 4 cylindres en ligne à soupapes en tête de 55 ch, qui passa à plus de 60 ch avec la 402B. Les freins à câbles étaient à vrai dire la seule « antiquité » que l'on pouvait trouver sur cette voiture.

Une *boîte de vitesses automatique* à convertisseur hydraulique équipa une 402. Cependant, son coût très élevé ne permit pas la réalisation en série.

La Seconde Guerre mondiale mit un terme anticipé à cette automobile silencieuse et confortable très appréciée par l'état-major de l'armée française comme véhicule de liaison.

Dates de production 1935 - 1942

Modèles précédents Peugeot 401 et Peugeot 601

Modèle suivant Peugeot 403

Motorisation 4 cyl. - 1 991 cm³ - 55 ch - 120 km/h - 8,7 L / 100 km

Transmission Propulsion

Carrosseries Berline - coupé - cabriolet- 402 Eclipse - Darl'Mat

Longueur 4 850 mm **Largeur** 1 640 mm **Hauteur** 1 580 mm **Poids** 1 110 kg





PEUGEOT Miniatures 1/43 ème

PEUGEOT 308 RC-Z



Provence Moulage
Référence : PM0007
Référence Peugeot : 07LECC906

50.00 € Prix normal
45.69 € Prix tacot

PEUGEOT 4007 Holland & Holland



NOREV
Référence : 474071
Référence Peugeot : 07LECC908

Prix : N.C.



Nouvelle Citroën C2

Citroën remet donc à jour sa petite "bombinette" pour combler le vide qu'il y aura lorsque la nouvelle C3 sera commercialisée. Ce restyling est donc minime, seul le pare-chocs avant reçoit des modifications sur le plan esthétique. Il devient plus expressif avec des antibrouillards qui rappellent la C3 en version VTR et une calandre plus enveloppante avec des chevrons modernisés.

Commercialisée en mai, cette nouvelle C2 reçoit aussi en France, le moteur HDi de 110 chevaux associé à un filtre à particules. Ce dernier annonce une consommation mixte de 4.4L/100km et un rejet de Co2 de 119 g/km. Elle bénéficie donc de l'appellation Airdream. La version Stop & Start, fierté du grand patron Streiff, est bien sur reconduite.



www.Forum-Peugeot.com



Crédit photos

Page 1 : Cerruti, Bob113, Arisylvain

Page 2 : Cerruti

Pages 3,4,5,6 : Peugeot

Page 7 : Plouf, Peugeot

Pages 8,9 : Cerruti, Bob113

Page 10 : Bob113

Pages 11,12 : Forum Peugeot

Pages 13,14,15,16 : Arisylvain

Page 17 : Bob113, Cerruti

Pages 18,19,20,21 : Peugeot Sport

Page 22 : Kleevener, Vantage, bad_trip92700

Page 23 : Peugeot

Page 24 : Tacot, Denis

Page 25 : Citroën

Page 26 : Bob113, Cerruti

FP Mag' N°9 – Avril 2008

Graphisme : Quentin (Plouf)

Mise en page/Textes : Guillaume (Bob113)

Articles : Bruno (Cerruti), Sylvain (Arisylvain), Guillaume (Bob113)

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

© Tous droits réservés

Dans le prochain N°

- Actualité
- Scoop
- Essai : 607 V6 HDi
- Reportage : Visite de l'usine de Poissy
- Le coin des lecteurs : mails, créations...

