



FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Avril 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°16

Evènements
Salon du coupé,
cabriolet & SUV

Sport
207 RC Rallye



Sport
12 Heures de
Sebring

Essai
Peugeot 206 Plus



Sommaire



Éditorial

Un + en plus

Avant de découvrir notre essai routier de la 206+, rappelons que son aînée, la 206, est le véhicule qui a connu la plus grande production au sein de la marque, avec plus de 6 millions d'exemplaires, et ce en l'espace de 10 ans. La dernière 206 est sortie des chaînes de Mulhouse le 12 février.

En parlant de 206, nous regrettons l'absence de la 206 CC et du coupé 406 lors de la rétrospective Peugeot au salon du coupé cabriolet et SUV, dont vous retrouverez un reportage dans ce numéro. D'autres beaux modèles étaient bien sur présents.

Bonne lecture.

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Evènement

Salon du coupé, cabriolet.....p 4

Actualités.....p 7

Essai

Peugeot 206 Plus.....p 8

Sport

12 heures de Sebring.....p 10

Peugeot 207 RC Rallye.....p 13

Tribune libre

Les dessins des lecteurs.....p14

Le groupe

Actualités.....p15

Dico

Glossaire mécanique.....p16



C'est dans un contexte économique automobile très fragile, que le conseil de surveillance de PSA a décidé de mettre fin au mandat de Christian Streiff, PDG du groupe PSA et nommer Philippe Varin à cette fonction à compter du 1er Juin 2009. Depuis l'annonce des résultats 2008 du groupe et la perte de 343 millions d'euros, certaines rumeurs courraient sur l'éviction de Christian Streiff.

Thierry Peugeot, président du conseil de surveillance, a déclaré : «Le conseil de surveillance a été unanime pour juger que les difficultés exceptionnelles qu'affronte l'industrie automobile imposaient un changement de management à la tête du groupe». Pour se défendre, Christian Streiff a déclaré que le plan CAP 2010 a permis selon lui de réaliser une économie de 2,4 milliards d'euros.

Nous ne rentrerons pas dans les polémiques lancées par certains journalistes et souhaitons bonne route à Christian Streiff.

Philippe Varin accèdera au poste de PDG du groupe PSA le 1er Juin 2009. Fort de ses expériences de redressement de groupes en difficulté, Philippe Varin laisse entrevoir de beaux jours pour l'économie du groupe PSA.

Nous reviendrons plus en détail sur cette nomination dans le prochain numéro.

Calendrier 2009

2 avril : commercialisation de la Peugeot 308 CC

Du 3 au 5 avril : Le Mans Serie, 1000 Km de Catalunya à Barcelone

Du 17 au 19 avril : reprise des Rencontres Peugeot Sport à Magny-cours

Du 25 au 26 avril: essais libres Le Mans Series au circuit Bugatti au Mans

Début mai: commercialisation du Peugeot 3008*

Du 8 au 10 mai: THP Cup au circuit Dijon-Prennois

Du 8 au 10 mai : Le Mans Series 1000km de Spa-Francorchamps

Mai : 30ème anniversaire de la Peugeot 505

29 et 30 mai : THP Cup à Magny-cours

Juin: présentation de la Peugeot 207 restylée*

13 et 14 juin : 24 Heures du Mans

Du 31 juillet au 2 août : Le Mans Series 1000km d'Algarve (épreuve de nuit)

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

Septembre : présentation officielle du monospace compact Peugeot (T87)*

Du 15 au 27 septembre : salon de Francfort

19 septembre : Héritage Festival Autodrome à Montlhéry

* information non officielle



Salon du coupé cabriolet et SUV 2009

Retrospective Peugeot



Le salon du cabriolet, coupé et du SUV a ouvert ses portes le 27 mars à Paris - Porte de Versailles. A l'occasion de son 20ème anniversaire, le salon printanier accueille une rétrospective Peugeot retraçant 110 ans d'histoire de plaisir automobile.

Vendredi 27 mars au matin, nous avons rendez-vous à Paris, porte de Versailles, pour assister à l'ouverture de cette 20ème édition du salon du Coupé, Cabriolet & SUV.

Cette année, les organisateurs ont choisi de célébrer l'anniversaire du salon en exposant une Rétrospective Peugeot. Pour nous autres, passionnés de la marque de Sochaux, cet événement revêt une importance toute particulière. A travers 20 véhicules exceptionnels, c'est tout le savoir faire de la marque en matière de coupé et de cabriolet, symbole de passion, de liberté et d'innovation, qui est ici présenté au public.

Parmi les modèles présents figurent une magnifique 302 Cabriolet de 1936, à ses côtés une 601 Roadster arborant une peinture bi-ton ou encore

une 301 Roadster de 1934. Nous retrouvons également des véhicules que nous avons déjà découverts lors du salon Rétromobile à savoir une Peugeot Type3 et une VLV. Mais aussi des modèles plus rares comme cette Peugeot Lion V4C3, cette Type 15 ou encore cette magnifique Peugeot 201 Cabriolet. Et qui dit coupé-cabriolet dit Eclipse, avec les précurseurs des 206CC et autres 308CC. Cette exposition présente donc naturellement une 402 Eclipse. Enfin, plus contemporaines, la mythique 403 cabriolet, la très populaire 205 CTi, 304 S cabriolet et encore la très élégante 504 Cabriolet et 404 coupé renforcent la présence de la marque dans la tradition du cabriolet. Vous pouvez découvrir en image l'exposition complète sur notre galerie photo spéciale salon coupé cabriolet suv.

Au coté de cette rétrospective, Peugeot expose des véhicules de la gamme actuelle : la nouvelle 308 CC déjà dévoilée au Mondial de l'Auto 2008 et qui a débutée sa carrière commerciale ce mois de mars, une 207 CC Roland Garros, un Coupé 407 et enfin un 4007, uniquement représentant du segment SUV de la marque de Sochaux.



Aux alentours de midi, un important groupe de journaliste attire notre attention. C'est l'arrivée de Chloé Mortaud. Le 6 décembre dernier, elle succédait à Valérie Bègue, et recevait la couronne de Miss France. La jeune femme, en devenant Miss France 2009, remporte toute une collection de cadeaux dont un cabriolet Peugeot. Le 27 mars, Chloé s'est vue remettre les clés de sa 207 CC, Gris Ermitage, avec un intérieur en cuir intégral alezan, par Pierre Garnier, directeur marketing de Peugeot France.





Evènement



Plus de photos ?

Retrouvez l'intégralité de notre reportage photo sur notre site:

www.forum-peugeot.com

Bipper Tepee Outdoor

La famille des ludospace Peugeot s'agrandit. Déjà présente sur Partner et 207 SW, la version Outdoor se décline désormais sur Bipper. Cette version baroudeuse se distingue par un bandeau noir asymétrique sur le volet arrière et par un nouveau dessin des vitres de custode rappelant la 407 SW. À noter également que la garde au sol a été accrue de 15mm et qu'une tôle de protection a été disposée sous le moteur. Enfin signalons que la Bipper Outdoor est uniquement disponible avec la motorisation 1.4 HDi 70 au prix de 15.840€. Tarif justifié par de nombreux équipements de série : deux portes latérales, barres de toit, rétroviseurs électriques et dégivrants, lève-vitres électriques anti-pincement et séquentiels, condamnation centralisée avec plip, radio CD...



Journées Gourmandes

Lancées en 2008, les Journées Gourmandes associent le patrimoine industriel Peugeot et la gastronomie. Cette année, ce rendez-vous incontournable des fins gourmets avait lieu le week-end du 21 et 22 mars. A cette occasion, de nombreux artisans viticulteurs et producteurs de saveurs du terroir de toute la France étaient présents. Fabrice Zender, Chef du restaurant du Musée de l'Aventure Peugeot de Sochaux et Jean-François Maire assurèrent de nombreuses démonstrations culinaires pour le plus grand plaisir des visiteurs.

Enfin, pour que les plus jeunes profitent pleinement de ce week-end printanier, des animations furent organisées autour du musée : animaux de la ferme, promenades en poneys ou encore en balades en voitures de collection dans les rues de Sochaux.



Vente aux enchères

L'Aventure Peugeot est encore une fois à l'honneur ce mois-ci. L'association a annoncé l'ouverture prochaine d'une vente aux enchères. L'Aventure Peugeot souhaite se séparer de certains véhicules qu'elle possède en plusieurs exemplaires afin de pouvoir acquérir de nouvelles pièces rares dont une 601 Eclipse. Parmi les véhicules mis aux enchères en juin prochain figurent : une lionVC2 de 1909, une voiturette BB 1913, deux quadriettes de 1921, une torpédo de 1926, une 201 berline de 1932, une VLV de 1941, une maquette du concept Oxia 1988, une maquette du Touareg, trois maquettes de Prost F1, cinq moteurs F1 ainsi que l'ensemble carrosserie de deux 405 T 16 CAMEL.

Rappelons que cette vente aux enchères se déroulera le 14 juin 2009 à 16H00 au Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux.



Peugeot 607 coupé ?

En 2002, Peugeot lance le projet Z9, il s'agit d'une étude de style sur base de 607. Malheureusement, le véhicule ne fut jamais commercialisé. Un prototype est actuellement exposé au Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux





Peugeot 206+

Essai dynamique



Peugeot redonne à son sacré numéro un design plus alléchant et un rapport prix/prestations très attractif. L'objectif n'est pas, contrairement à ce que certains journalistes ont déclaré, d'offrir un véritable produit low-cost mais de compléter le segment B. La 206 Plus s'intercalera entre 107 et 207, se positionnant ainsi en entrée de gamme du segment B2. Peugeot annonce cette nouvelle version comme étant plus moderne, plus économique, plus respectueuse de l'environnement et offrant plus de qualité. Cette nouvelle 206 Plus a-t-elle les moyens de ses ambitions? C'est ce que nous allons vérifier dans cet essai.

Youpi, une nouvelle offre dans la gamme Peugeot ! On ne peut que se réjouir du dynamisme actuel de la Marque qui, malgré la conjoncture morose, lance de nouveaux modèles : 308 CC, 3008, etc. Mais qu'apporte réellement cette 206 Plus ?

Plus de qualité ?

Cette 206 Plus a fière allure avec son visage sympathique de 207 et son profil indémodable. Cette profonde refonte esthétique confère à 206+, plus de modernité et plus de dynamisme. A bord, 206 Plus dispose d'une planche de bord rappelant l'univers stylistique de 207. De gros efforts ont été



réalisés sur la finition. La planche de bord et la partie supérieure des contre-portes bénéficient d'un nouveau grain appelé « Diamond ». A l'usage, il se révèle un peu plus agréable au toucher que l'ancien revêtement, sans égaler celui de 207. Peugeot déclare également avoir amélioré les jeux et affleurements. Cela est clairement perceptible. Les ajustements entre la partie supérieure de la planche de bord et les montants des baies de pare-brise, sont en net progrès par rapport à 206. De même, le jeu entre la planche de bord et les panneaux de porte a été réduit. En revanche, quelques imperfections demeurent au niveau des panneaux de custodes arrière et du garnissage du hayon. Ceci n'empêche pas 206 Plus de se distinguer par l'absence de bruit parasite. Même sur les rues pavées, aucun grigri ou rossignol ne vient perturber les passagers. Sur ce point, c'est un énorme progrès. Rappelons que les premières 206 avaient été très critiquées à ce sujet. Si un reproche doit être fait, il concerne la commande de boîte de vitesse un peu

broyante notamment lors du passage des second et troisième rapports. Rien de particulier à signaler sur la position de conduite et l'ergonomie. Ceux qui connaissent Peugeot 206 ne seront pas déçus.

Au chapitre des prestations routières, la petite lionne est dans la droite lignée de la tradition Peugeot. La tenue



de route est irréprochable. Agile, précise et amusante, 206 Plus est un plaisir à conduire, tout particulièrement sur les petites routes de campagne. Malgré un comportement vif, 206 Plus n'en demeure pas moins sécurisante. Le train arrière, très assagi par rapport aux toutes premières versions, assure une stabilité sans faille. Il faut dire qu'avec le modeste 1,4L de 75ch, 206 Plus peut difficilement être prise à défaut. Le châssis est incontestablement surdimensionné pour cette motorisation. Et comme si cela ne suffisait pas, Peugeot a élargi les voies de 20mm et chaussé les jantes de pneumatiques 175/65R14 (voire même 185/55R15 sur notre modèle d'essai). Le freinage ne souffre d'aucun reproche. Équipé de disques de 247mm à l'avant et de simples tambours à l'arrière, le doute était permis. Facile à doser et endurant, il garantit des distances de freinage similaires à 207.

Le confort est également un point fort de 206 Plus. L'amortissement se montre nettement plus prévenant pour nos vertèbres que celui de 207. Les raccords de bitume et les plaques d'égout ne sont plus abordés avec crainte.

Venons-en aux tarifs. Beaucoup d'entre vous ont été déçus lors de la publication de la fiche tarifaire. Trompé par certains articles qualifiant 206 Plus de low-cost, on



pouvait légitimement s'attendre à une offre d'appel se situant sous la barre des 10.000€. Mais comme vous avez pu le voir dans notre article, ce modèle n'est pas vraiment un véhicule au rabais comme une Logan ou une Sandero. Pour s'en persuader, il suffit de lire la liste des équipements disponibles en série ou en option, digne de sa grande sœur la 207. Sans oublier les qualités dynamiques (tenue de route, freinage,...) qui sont bien meilleures que les produits Dacia.



Plus économique ?

La version essayée était équipée du bon vieux TU3 remis au goût du jour. Sur route et autoroute, 206 Plus affiche une consommation moyenne raisonnable (4,8 L/100km en cycle extra-urbain) quoique... Compte tenu de sa légèreté (moins d'une tonne), la Peugeot peut mieux faire. Rappelons que la Mini One consomme 4,4L/100km en cycle extra-urbain avec tout de même 20ch supplémentaires. Les choses s'aggravent en cycle urbain avec une consommation gargantuesque de 9,1 L/100, pire que 207 équipée de la même motorisation. En bref, on ne peut pas dire que cette version soit réellement économique, en particulier en usage urbain. Il est plus judicieux de choisir la version équipée du 1.4 HDi 70 pour ceux qui souhaitent réduire leur budget carburant.

En somme, le bilan de cette nouvelle 206 Plus est plutôt positif malgré quelques petits défauts. Le 1,4 litres essence se montre bien gourmand et assez poussif au regard du poids plume du véhicule. Le 1.4 HDi 70 semble être le meilleur choix sur ce modèle. Globalement, cette petite lionne nous laisse une bonne impression. La finition est en progrès, les bruits parasites ont disparu, le confort est appréciable et la tenue de route irréprochable. Toutes ces qualités lui confèrent un véritable plaisir de conduire. Espérons qu'elles séduiront la clientèle.

On aime beaucoup

- Le caractère routier (agile, précise,...)
- Le confort
- La position de conduite
- La finition en hausse

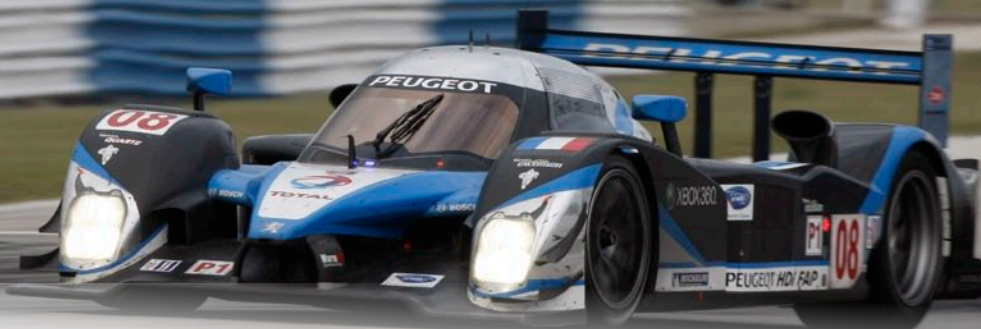
On aime moins

- Les moteurs essence d'un autre âge
- La commande de boîte un peu bruyante



Endurance

12 Heures de Sebring



C'est sur le fameux circuit de Sebring, en Floride (USA) qu'a eu lieu la première course d'endurance de la saison 2009. Cette course de douze heures est une course de renommée mondiale qui a vu tous les plus grands pilotes comme constructeurs, s'y imposer depuis plus de 50 ans. La piste construite sur un ancien aéroport est très dure pour les voitures avec de nombreuses bosses, et la chaleur y est souvent très élevée. De ce fait, on a l'habitude de dire que 12 heures à Sebring valent bien 24 heures au Mans !

Cette course est donc le moyen idéal de préparer la saison, et les plus grandes équipes l'ont bien compris. C'est pourquoi Peugeot a décidé de faire ce long déplacement depuis l'Europe pour tester les modifications apportées durant l'hiver à la Peugeot 908 HDi FAP. Deux voitures sont engagées : la n°07 pour Christian Klien, Pedro Lamy et Nicolas Minassian et la n°08 pour Sébastien Bourdais, Franck Montagny et Stéphane Sarrazin. Sur son chemin, le Team Peugeot

Total sera opposé à Audi et Acura, tous deux au départ avec des toutes nouvelles voitures.

La semaine de Sebring commence dès le lundi 16 mars avec des essais libres qui se poursuivent jusqu'au vendredi. Pas mal de petits soucis pour les Lions puisque Sébastien Bourdais endommage la n°08 dès le premier tour de la séance du mardi suite à une sortie de route avec des pneus froids, puis, le mercredi, c'est au tour de la n°07 de rester clouée aux stands : les ingénieurs ont découvert une faiblesse dans la coque en carbone...

Plus de peur que de mal, le jeudi, lors des essais qualificatifs, les deux voitures sont en piste. Sébastien Bourdais au volant de la n°08, Christian Klien sur la n°07. La stratégie de Peugeot est claire : on part pour une course de 12 heures donc, on ne joue pas la pole position. Le but est de ne faire qu'un seul tour lancé pour ne pas user les pneus qui doivent également servir pour le premier relais de la course. Le pilote français réalise le 5e temps tandis que le pilote autrichien signe le 3e temps.

Temps des essais qualificatifs :

- 1- #66 G. de Ferran / S. Pagenaud / S. Dixon (Acura ARX-02a) 1:45.278
 - 2- #2 R. Capello / T. Kristensen / A. McNish (Audi R15 TDI) 1:45.360
 - 3- #07 N. Minassian / P. Lamy / C. Klien (Peugeot 908 HDi FAP) 1:45.462
 - 4- #1 L. Luhr / M. Rockenfeller / M. Werner (Audi R15 TDI) 1:45.551
 - 5- #08 S. Sarrazin / F. Montagny / S. Bourdais (Peugeot 908 HDi FAP) 1:45.559
 - 6- #9 D. Brabham / S. Sharp / D. Franchitti (Acura ARX-02a) 1:46.504
 - 7- #15 A. Fernandez / L. Diaz (Acura ARX-01B) 1:49.686 (1er LMP2)
 - 8- #16 C. Dyson / G. Smith / A. Lally (Lola-Mazda) 1:51.534
 - 9- #12 B. Willman / C. McMurry / T. Burgess (Lola-AER) 1:51.598
 - 10- #20 B. Leitzinger / M. Franchitti / B. Devlin (Lola-Mazda) 1:51.840
- Etc...





Derniers essais libres le jeudi soir et le vendredi où tout se passe bien. L'équipe est sereine pour la course. Les pilotes se plient aux séances de signatures d'autographes, l'équipe se réunit autour d'un gâteau pour célébrer l'anniversaire de Pedro Lamy. L'ambiance est au beau fixe.

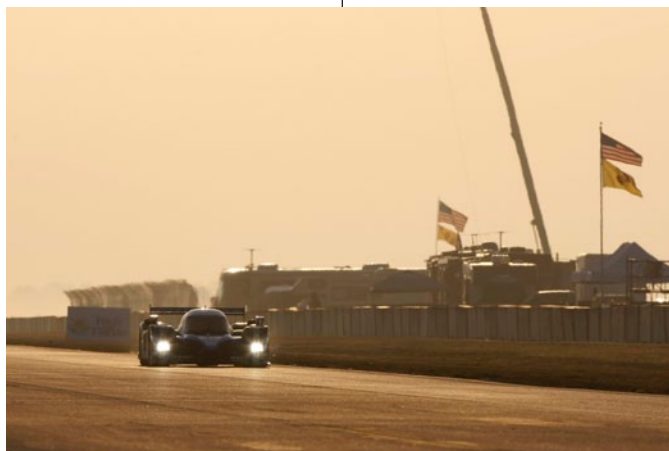
Il n'en est pas de même le samedi matin, jour de la course, lorsque la 908 n°08 refuse tout service au moment de prendre le départ du warm-up. Panne hydraulique ! Il faut réparer rapidement avant le départ de la course. Les virtuoses de la mécanique se mettent en action chez Peugeot Sport. Tandis que les autres concurrents sont en train de se positionner sur la grille de départ, la n°08 a toujours son capot arrière ouvert, et les mécaniciens s'affairent toujours sur les entrailles de la lionne. Peu avant que le « green flag » signifiant le départ de la course ne soit présenté aux concurrents, la 08 se place à la sortie de la voie des stands d'où Franck Montagny s'élancera en dernière position...

Pendant ce temps, la 07 pilotée par Pedro Lamy termine son tour de chauffe et prend un bon départ, conservant sa troisième position. Devant, Allan McNish a déjà dépassé l'Acura de Gil de Ferran de sa première place et avant la fin du premier tour, Lamy fait de même et se lance déjà à la poursuite de l'Audi n°2. Pendant ce temps, Franck Montagny entame sa remontée au milieu des GT2. Bientôt, il a rejoint les hommes de tête et un drapeau jaune ressert les positions. Premiers arrêts aux stands et premières indications : les Peugeot font des double relais avec leurs pneus tandis qu'Audi

les change à chaque ravitaillement. Cela permet à la n°07 de prendre la tête de la course tandis que la n°08 revient en 3e position. Changement de pilotes : Nicolas Minassian s'installe dans le baquet de la n°07 et Stéphane Sarrazin dans celui de la n°08. Ce dernier se rapproche de plus en plus de Rinaldo Capello alors 2e de la course, et réussit à prendre l'avantage. Les deux Peugeot sont en tête ! Les lionnes sont en tête, mais en plus, elles s'échappent... A ce moment de la course, le constat est sans appel : les Audi ne peuvent pas suivre les Peugeot qui arrivent tour après tour à se forger une avance qui frôle les 30 secondes. Mais tous

les efforts des pilotes français sont réduits à néant par un drapeau jaune. Dès lors, la stratégie mise en place par Olivier Quesnel et ses hommes est claire : on ne cherche pas à s'échapper, on économise les pneus et le carburant et on reste dans les temps des Audi. Dans les courses américaines, dès qu'un concurrent commence à prendre un peu trop d'avance, tous les prétextes sont bons pour sortir un drapeau jaune et resserrer les positions. Du coup, on assiste à une course d'attente où les quatre voitures diesel roulent roues dans roues, chacun épiant le comportement de la voiture de l'autre...

Premier coup de théâtre après 4h30 de course ! La 908 n°07 s'arrête à son stand et les mécaniciens se penchent dans le cockpit : la voiture est victime d'un problème de... climatisation !!! Depuis cette année, le règlement impose aux voitures fermées d'embarquer un système de climatisation, et c'est ce dernier qui semble poser un problème sur la 07. Minassian relaie Klien et repart avec 9 tours de retard. La victoire s'échappe et les espoirs de victoire de Peugeot ne reposent désormais plus que sur la n°08 qui poursuit sa course en tête. Sébastien Bourdais compte même jusqu'à 27 secondes d'avance, mais il perd tout le bénéfice de celle-ci suite à un tête-à-queue impressionnant dans le long virage qui ramène les concurrents vers la ligne droite des stands. Heureusement, le pilote manceau ne touche rien et parvient à repartir sans perdre de position. N'empêche que l'alerte a été chaude et que cette figure n'est probablement pas étrangère au fait que les pneus se dégradent en fin de relais.



Trois heures avant la fin de la course, nouveau rebondissement avec une crevaison lente sur la Peugeot de tête. Sébastien Bourdais rentre au stand et perd environ une minute sur ses adversaires, entre le temps de rentrer, le changement de pneus et la mise en température. Néanmoins, dès que ses pneus sont redevenus bons, il attaque pour remonter

sur les Audi. Il signe alors le meilleur tour en course en 1'43"274, temps qui ne sera pas battu. 1h30 avant l'arrivée, Sébastien Bourdais passe le volant à Franck Montagny qui est chargé de faire la fin de course au volant de la n°08. Sachant que la voiture a un handi-



cap d'environ une minute sur l'Audi de tête suite à la crevaison, l'équipe tente un pari : chausser les pneus tendres pour un double relais. La nuit est tombée sur Sebring et la température est moins élevée donc ces pneus peuvent s'avérer plus efficaces que les « mediums », mais c'est la première fois que Peugeot tente ce coup de poker.

Ca ne commence pas très bien puisque dès le début de son double relais, Franck met les pneus dans l'herbe, salissant ceux-ci. Si ses temps durant la première moitié de son relais permettent au Français de rester au contact de McNish sur l'Audi, il n'en est pas de même en fin de course à cause d'une dégradation trop importante des gommages. Montagny ne peut rien faire et perd de précieuses secondes sur le pilote écossais qui s'arrête pourtant une dernière fois à son stand pour mettre un complément de carburant et repart... devant la Peugeot...

La course est jouée. L'Audi n°2 n'a plus qu'à se laisser glisser vers l'arrivée, Franck Montagny ne pouvant plus se rapprocher de la première place, faute à des pneus trop endommagés. Il passe la ligne d'arrivée en 2e position, à seulement 22 petites secondes de McNish... De son côté, la n°07 qui effectuait pourtant une belle remontée a dû s'arrêter définitivement peu avant l'arrivée, à cause d'un problème de boîte de vitesse. Elle sera tout de même classée 5e.

Résultats de la course :

- 1- #2 A. McNish / R. Capello / T. Kristensen (Audi R15 TDI) 383 tours (1er LMP1)
- 2- #08 F. Montagny / S. Bourdais / S. Sarrazin (Peugeot 908 HDi FAP) +0'22»3
- 3- #1 M. Rockenfeller / M. Werner / L. Luhr (Audi R15 TDI) +2t
- 4- #15 L. Diaz / A. Fernandez (Acura ARX-01B) +23t (1er LMP2)
- 5- #07 P. Lamy / C. Klien / N. Minassian (Peugeot 908 HDi FAP) +27t
- 6- #3 J. Magnussen / A. Garcia / J. O'Connell (Corvette C6.R) +34t (1er LMGT1)
- 7- #4 O. Gavin / O. Beretta / M. Fässler (Corvette C6.R) +35t
- 8- #62 M. Salo / J. Melo / P. Kaffer (Ferrari 430 GT) +51t (1er LMGT2)
- 9- #95 G. Bruni / M. Russo / L. Compagnon (Ferrari 430 GT) +53t
- 10- #21 D. Farnbacher / I. James (Panoz Esperante GTLM) +54t
- 11- #45 J. Bergmeister / P. Long / M. Lieb (Porsche 911 GT3 RSR) +57t
- 12- #44 S. Neiman / J. van Overbeek / D. Law (Porsche 911 GT3 RSR) +57t
- 13- #61 N. Jonsson / E. van de Poele / T. Krohn (Ferrari 430 GT) +58t
- 14- #40 D. Murry / A. Robertson / D. Robertson (Ford GT-R) +80t
- 15- #9 D. Brabham / S. Sharp / D. Franchitti (Acura ARX-02a) +81t
- 16- #87 D. Werner / R. Lietz / W. Henzler (Porsche 911 GT3 RSR) +109t
- 17- #11 J. Feinberg / C. Hall / R. Holt (Dodge Viper) +132t
- 18- #66 G. de Ferran / S. Pagenaud / S. Dixon (Acura ARX-02a) +137t
- 19- #007 R. Bell / P. Drayson / J. Cocker (Aston Martin Vantage) +179t
- 20- #12 C. McMurry / T. Burgess / B. Willman (Lola-AER) +232t
- 21- #20 B. Leitzinger / M. Franchitti / B. Devlin (Lola-Mazda) +235t
- 22- #92 D. Müller / T. Milner (BMW M3) +243t
- 23- #16 C. Dyson / G. Smith / A. Lally (Lola-Mazda) +256t
- 24- #28 L. Gigliotti / E. Curran / L. Molo (Corvette C6) +294t
- 25- #37 C. Field / C. Ducote / J. Field (Lola-AER) +306t
- 26- # 90 B. Aubertin / J. Hand (BMW M3) +359t
- 27- #18 N. Pastorelli / H. Stuck / H.J. Stuck (Porsche 911 GT3 RSR) +383t
- 28- #5 R. Westbrook / M. Basseng / L. David (Porsche 911 GT3 RSR) +383t

Pole position : Scott Dixon (Acura ARX-02a) 1'45»278

Meilleur tour en course : Sébastien Bourdais (Peugeot 908 HDi FAP) 1'43»274

Si bien sûr, après la course, la déception l'emportait dans le clan Peugeot, il n'empêche que l'équipe a fait une superbe course, menant la majeure partie de la course. Mais dominer n'est pas gagner ! Une crevaison ruine les espoirs de victoire de Peugeot à Sebring, mais cette course est également pleine d'espoirs : la 908 HDi FAP est toujours aussi performante alors que l'on pensait que la nouvelle Audi serait plus rapide, la consommation est contenue, l'usure des pneumatiques mesurée, de nombreux atouts en vue des 24 Heures du Mans. De plus, on a appris depuis que les 908 embarquaient des pièces déjà usées pour tester leur résistance, et la voiture a encore tourné comme une horloge sur le circuit de Sebring durant deux jours après la course !

De nombreuses séances d'essais sont prévues jusqu'à la prochaine course, les 1000 km de Spa-Francorchamps le 10 mai, et au mois de juin, la voiture et toute l'équipe seront fin prêtes pour se présenter au départ des fameuses 24 Heures du Mans, l'objectif principal de Peugeot cette année.

Texte : Benoit Dumur

Photos : Peugeot Sport



Rallye

Peugeot 207 RC Rallye

La vraie nouveauté 2009 de Peugeot Sport, c'est elle : la 207 RC Rallye. Développée pour succéder à la 206 XS qui a fait les beaux jours des formules de promotion du Lion, elle évoluera cette année au sein du tout nouveau Volant 207. Plus rapide et plus fiable que son ancêtre, elle devrait permettre à ses pilotes de réaliser de belles performances dans les rallyes nationaux.

volant 207 français, l'Espagne et l'Italie auront droit à des formules similaires.

Calendrier 2009 du Volant 207 :

- Manche 1 : Rallye Lyon-Charbonnières (18-19 avril)
- Manche 2 : Rallye du Limousin (30-31 mai) asphalté
- Manche 3 : Rallye Pila Canale / Corse (27-28 juin) asphalté
- Manche 4 : Rallye Terre de Langres (25-26 juillet)
- Manche 5 : Rallye Terre des Causses (29-30 août)
- Manche 6 : Rallye Terre des Cardabelles (10-11 octobre)
- Manche 7 : Rallye Terre de Vaucluse (14-15 novembre)
- Manche 8 : Rallye du Var (28-29 novembre) asphalté



Récompenses :

- Prime de 10 000 € pour le vainqueur du championnat
- Volant officiel Peugeot Sport pour le meilleur espoir (-30 ans) s'il termine dans les 5 premiers
- Prime pour le premier de chaque manche : 7000 €
- Distribution de bons d'essence

Caractéristiques techniques :

- Moteur : 1.6 THP
- Puissance : 180 cv
- Couple : 28 m/kg
- Caisse : arceau-tout-soudée avec croisillons latéraux renforcés
- Poids : 1100 kg environ
- Boîte de vitesses : 6 rapports à crabots
- Gestion électronique : Magneti Marelli
- Prix : 40 000 €

Stéphane Sarrazin a été chargé par Peugeot Sport de la faire rouler en conditions de course au Rallye du Var en tant qu'ouvreur, et le moins que l'on puisse dire, c'est que la petite lionne semble bien née : les temps du pilote gardois le situaient à la 12e place du classement général !

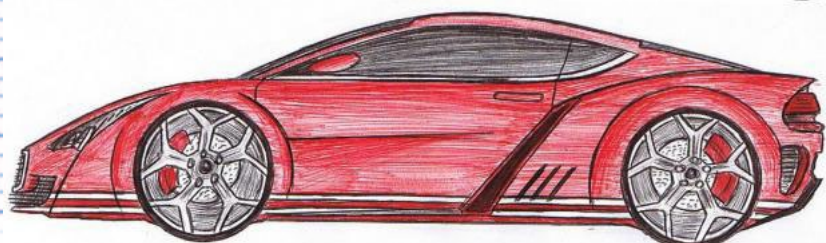
Grâce à cette nouvelle voiture de rallye, Peugeot souhaite conforter sa place de leader dans les formules de promotion, et il y a fort à parier que, comme la 206 XS qu'elle remplace, la 207 RC Rallye rencontrera un franc succès. D'ailleurs, en 2009, parallèlement à ce



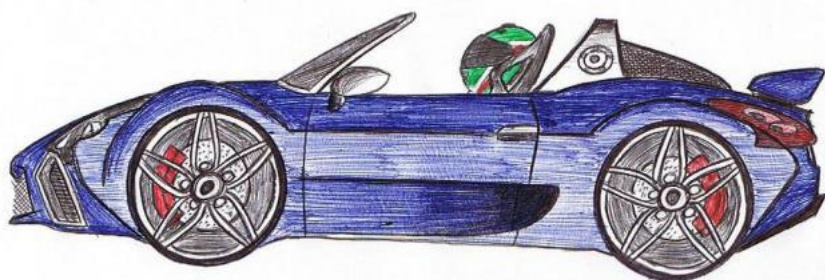
Les dessins des lecteurs

Suite des dessins de Thomas, notre jeune étudiant espagnol.

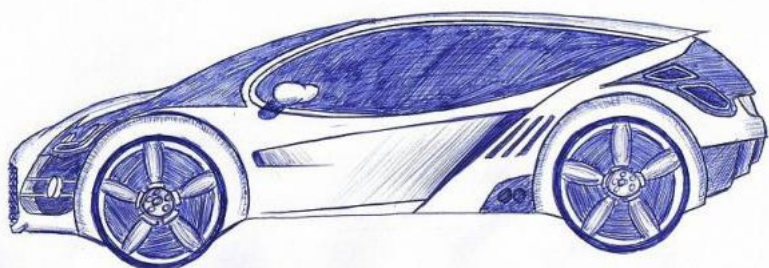
Thomas.M 



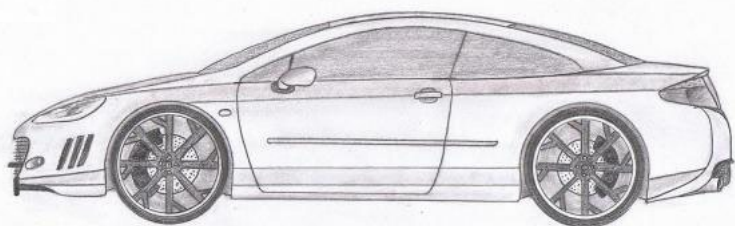
Thomas.M 



Thomas.M 



Thomas.M 



409 coupe



Les actualités

Peugeot et Citroën

Citroën en Formule 1 ?

Selon plusieurs sources proches du département Citroën Sport, la marque envisagerait de quitter le WRC à partir de 2011. La marque aux chevrons étudierait très sérieusement la reprise d'une écurie de Formule 1. A l'heure actuelle, plusieurs noms circulent mais aucune décision n'a été prise. L'information a fait l'effet d'une bombe au sein du groupe PSA Peugeot Citroën. Il faut dire que personne n'attendait le retour de PSA en Formule 1 et encore moins Citroën. Mais pourtant, selon un collaborateur du groupe, cette stratégie semble évidente : la direction poursuit la réorientation de l'image de la Marque Citroën. Nous ne manquerons pas de suivre la mutation du chevron lors de nos prochains articles.



Un nouveau V6 HDi

Nous sommes maintenant en mesure de vous confirmer l'arrivée prochaine d'une nouvelle déclinaison du V6 HDi. Référencée depuis quelques semaines dans la base de données Service Box Peugeot sous le nom de code DT20C, cette motorisation équipera les Peugeot 407, Coupé 407, Citroën C5 et C6. Fruit de la coopération entre le groupe PSA Peugeot Citroën et Ford, ce 3 litres diesel délivre une puissance de 240ch à 4000tr/mn et un couple titanesque de 500 Nm dès 2000 tr/mn. Il bénéficie des toutes dernières innovations : double turbo séquentiel parallèle, une pression d'injection de 2000 bars, injecteurs piézo-électriques, cinq injections par cycle de combustion, bougies de préchauffage céramiques, etc.

Pneus Energy Saver

Michelin a remis lundi 9 mars 2009 à PSA Peugeot Citroën, le millionième pneu Michelin Energy Saver à basse consommation de carburant, scellant ainsi un partenariat stratégique qui unit les deux groupes.

Avec le pneu Energy Saver, lancé en exclusivité et première mondiale sur la Peugeot 308 en 2007, Michelin a réussi non seulement à diminuer la consommation de carburant, mais également à procurer un haut niveau d'adhérence et de sécurité, tout en assurant une longévité kilométrique au meilleur niveau du marché.

La technologie mise en œuvre permet d'économiser près de 0,2 l de carburant aux 100 km en cycle mixte, soit une réduction de près de 4 g de CO2 au km. Ceci correspond à environ une tonne de CO2 non rejetée dans l'atmosphère durant la vie d'un véhicule.



Diesel

Le moteur diesel (inventé par Rudolf Diesel en 1893) diffère du moteur essence par son mode de fonctionnement : il fonctionne par auto-allumage contrôlé (ou auto-combustion). Le couple fourni par le moteur à pleine charge et à charge partielle est pratiquement indépendant du régime. Le remplissage régulier sur toute l'étendue de la plage de régime assure des couples très élevés, même à bas régime. La moindre consommation du moteur diesel par rapport au moteur essence (de 20 à 25 % environ) se traduit notamment par une baisse proportionnelle de CO2 (gaz à effet de serre).

Historique

1893 : Rudolf DIESEL, ingénieur allemand né à paris, invente un nouveau moteur. Ce moteur à auto inflammation est un monocylindre, pesant 5 tonnes et d'une puissance de 20cv environ. Son rendement était de 26%, l'injection était à commande pneumatique.

1912 : apparition de l'injection à commande mécanique.

1921 : présentation par M.TARTRAIS de son moteur diesel de 40cv, développé avec Peugeot. Il est installé sur un prototype Peugeot qui effectuera un raid Paris-Bordeaux à une moyenne de 48 km/h.

Benz commercialisera ensuite les premiers moteurs diesel : un 2 cylindres de 30 ch à 800 tr/m pour tracteur ainsi qu'un 4 cylindres de 50 ch à 1000 tr/mn pour camion.

Entre 1920 et 1945, plusieurs inventions importantes permettent au moteur Diesel de progresser :

1927 : les pompes d'injection mises au point par Bosch

1935 : le système à double turbulence avec chambre dans le piston et injecteur à jets multiples inventés par Saurer

1936 : taxis et utilitaires Peugeot et Citroen

1936 : commercialisation par Mercedes de la 1ere berline à moteur Diesel, la 260D

1949 : Mercedes commercialise les 170D, 180D et 190D

1956 : Peugeot commercialise la 403 Diesel

Dans les années 1960, Peugeot commercialise les 404, 504 et 204 à moteur Diesel

1979 : 604 D Turbo est la première voiture française à moteur diesel suralimenté

Début des années 1990 : FIAT commercialise les premiers moteurs diesel équipés de l'injection directe haute pression

L'association de l'injection directe à haute pression avec le système rampe commune chez plusieurs constructeurs dont PSA Peugeot Citroën permettra moins de nuisance sonore et moins de particules.

1998 : Citroën Xantia est le premier véhicule du groupe PSA équipé du moteur HDI

2000 : 1ère mondiale, 607 inaugure le premier moteur diesel équipé d'un FAP (Filtre à particules)

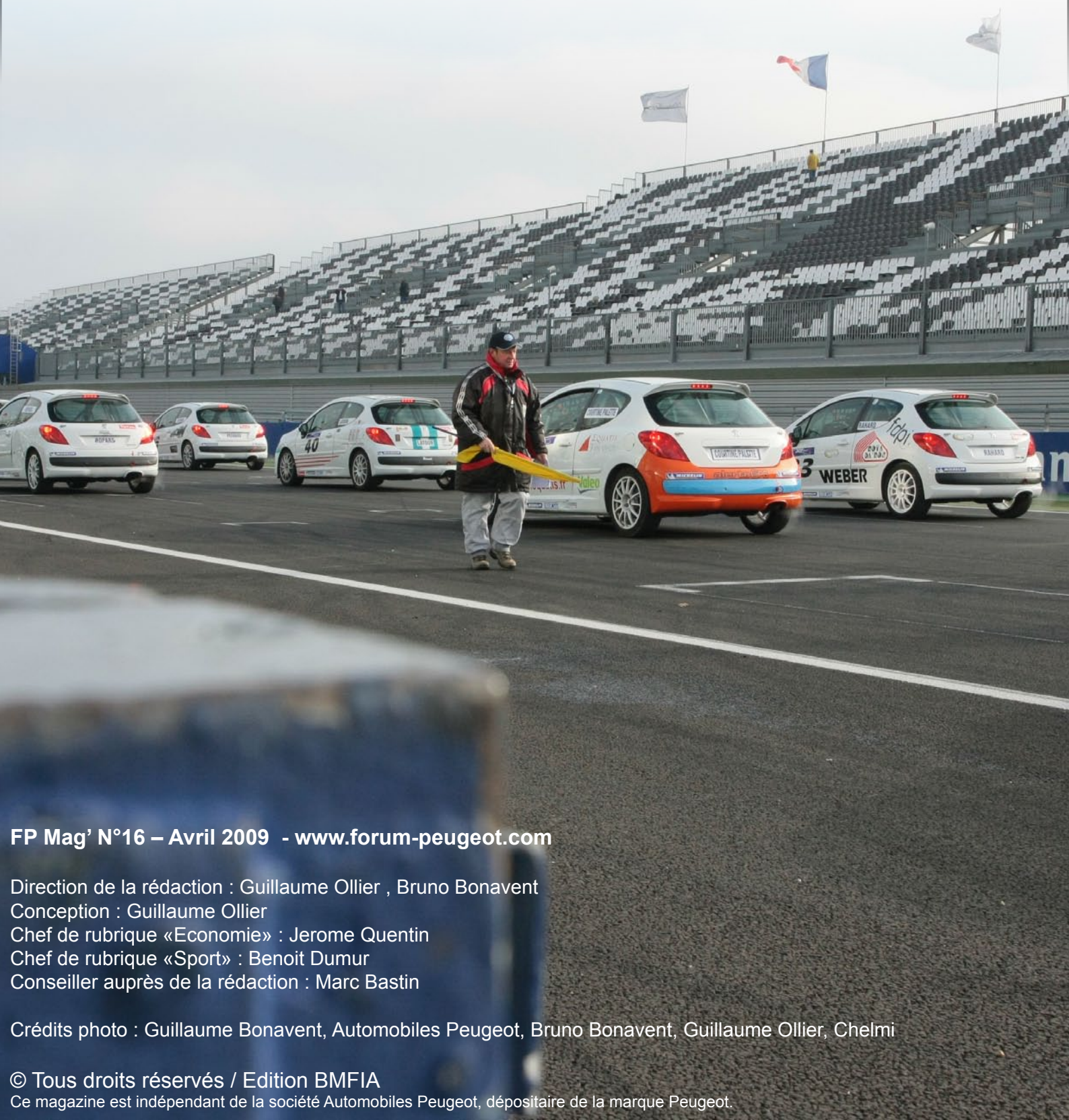
Le mois prochain

Essai de la nouvelle Peugeot 3008

Test longue distance Peugeot 308 CC

Rencontres Peugeot Sport 2009

Tarifs du Peugeot 3008



FP Mag' N°16 – Avril 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 : Guillaume Bonavent, Automobiles Peugeot, Bruno Bonavent, Guillaume Ollier, Chelmi

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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