



FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Fevrier Mars 2010

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°24

A l'essai
Peugeot RCZ

Salon de Genève

Peugeot SR1

Concept 5

Sport

Rallye Monte Carlo 2010

Programme Endurance 2010



Éditorial

Pour fêter dignement le retour du printemps quoi de mieux que deux essais de véhicules 100% plaisir. Nous commençons par la 308 CC et sa toute nouvelle boîte de vitesses à 6 rapports associée au moteur THP. Ensuite, c'est l'événement de l'année: la Peugeot RCZ. Comme vous nous l'attendions avec impatience. La voilà à présent à l'essai dans notre magazine. Mais ce n'est qu'un début, attendez-vous les mois prochains à des comparatifs musclés au côté de ses rivales les plus féroces.

Enfin, nous revenons brièvement sur les temps forts du salon de Genève 2010 avec toutes les nouveautés exposées sur le stand Peugeot.

Bonne lecture à toutes et à tous !

Bruno Bonavent

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

308 CC 1.6 THP 156 BVA6.....p 4

RCZ THP 200 / 2.0 HDi 163p 7

Nouveauté

L'actualitép 10

Reportage

Salon de Genève 2010.....p 11

Sport

Monte Carlo 2010.....p 13

Programme Endurance 2010p 14

Le groupe

L'actualité.....p16

Dico

Glossaire mécanique.....p17



Dans un marché VP France en évolution de 17,8 %, la Marque progresse sur ce mois de février à la fois en volume et en part de marché.

Dans ce marché, Peugeot réalise sur le mois un volume de 34 100 immatriculations, soit une évolution de + 23,5 % par rapport à février 2009. La pénétration de la Marque augmente de près d'un point, à 19,0 % contre 18,1 % pour la même période en 2009.

Au cumul, dans un marché en évolution de 16,1 %, la réalisation de la Marque est de 64 700 immatriculations, en évolution de 20,2 %, pour une pénétration de 18,4 % en augmentation de 0,6 % par rapport au cumul fin février 2009.

Cette forte progression repose sur les segments B2, 206 + et 207, et M1, notamment 3008 et 5008, modèles de conquête qui enregistrent une pénétration de 3,0 % en février.

Cette dynamique est également portée par l'excellente performance de Peugeot sur le canal des Particuliers, avec une part de marché de 21,4 %, en progression de 3 points par rapport à février 2009.

Le couple 206+ / 207 enregistre une part de marché de 10,2 % contre 9,4 % en février 2009, réalisant ainsi la meilleure performance du marché sur le mois comme au cumul.

3008 et 5008 représentent 3 % du marché sur le mois de février avec 5 400 immatriculations, et se placent en tête du segment des monospaces compacts volumiques au cumul des deux premiers mois.

Enfin, la 308 avec 3 % de part de marché en février, réalise également une excellente prestation.

source : CCFA / Automobiles Peugeot

Calendrier 2010

9 avril : salon du coupé, cabriolet et SUV

Du 9 au 11 avril : les 8 heures du Castellet

Juin : lancement commercial de RCZ 1.6 THP 200ch*

12 et 13 juin: 24 Heures du Mans 2010

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

Octobre : Première mondiale de la Peugeot 508

* Information non officielle



Nouveauté

308 CC 1.6 THP 156 BVA6

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: BRUNO BONAVENT



Depuis quelques semaines, la gamme 308 CC s'est enrichie d'une nouvelle offre: un moteur 1.6 THP 156ch associé à une nouvelle boîte de vitesse automatique à six rapports. Nous l'avons essayé et vous présentons dans cet article notre avis sur ce modèle.

Commercialisée il y a bientôt un an, la Peugeot 308 CC est actuellement une des références sur le segment des coupé-cabriolet. Ses qualités dynamiques, sa finition et sa ligne sont unanimement reconnues. Seul ombre au tableau lors de son lancement: l'offre en motorisation essence associée à une boîte automatique. En avril dernier, nous avons essayé la version 1.6 THP 140 accouplée à la boîte automatique à 4 rapports «AL4». Cette transmission ne nous avait pas du tout convaincus. Avec seulement 4 rapports, la consommation était très élevée. De plus, nous avons trouvé les passages de vitesse peu réactifs voire parfois inadaptés. Mais tout ceci est de l'histoire ancienne. La 308 CC dispose aujourd'hui d'une nouvelle boîte de vitesse à 6 rapports et d'une motorisation THP plus performante, économique et respectueuse de l'environnement.

Le 1.6 THP dégonflé à 140ch sur la version BVA4 retrouve des couleurs avec désormais 156ch, répond aux normes Euro5 et réduit les émissions de CO2 (-10% par rapport au 1.6 THP 140 BVA4).

La nouvelle boîte de vitesse automatique à six rapports baptisée AT6 a été développée par Aisin AW à qui l'on doit entre autre la boîte automatique AM6 des 2.0, 2.2 et V6 HDi. Selon les informations communiquées par Peugeot, l'«AT6» est très proche techniquement de l'AM6. Conçue pour supporter un couple moindre

(300 Nm contre 450Nm pour l'AM6), cette nouvelle boîte est plus compacte et plus légère. Les ingénieurs ont particulièrement travaillé sur l'optimisation du convertisseur de couple et la réduction des pertes par frottements. Peugeot annonce que «la qualité et le temps de passage des vitesses (douceur, synchronisation, réactivité) ont été particulièrement travaillés (adoption d'un bloc hydraulique à commande directe, stratégie électronique optimisant les rétrogradages multiples rapides, etc.). « Très alléchant sur le papier mais qu'en est-il en condition réelle ? C'est ce que nous allons vérifier dans la suite de notre article.

La conduite

Notre modèle d'essai est une version Féline dans une livrée gris aluminium assortie d'une sellerie cuir intégrale « Vintage ». Nous ne reviendrons pas en détail sur les aspects ergonomie, finition, confort et tenue de route puisque nous avons déjà réalisé un essai détaillé de la 308 CC en avril 2009.

Une fois installé à bord et avoir démarré le moteur, la seule différence notable se situe au niveau du combiné. Cette nouvelle boîte automatique apporte un nouvel affichage de la grille de rapport sur l'écran situé entre les compteurs. Désormais, en mode drive, on peut connaître le rapport engagé (voir nos photos). La commande de boîte est quant à elle identique à celle de la BVA6 du 2.0 HDi avec d'une part un sélecteur traditionnel permettant d'engager les modes P, R, N et D et d'autre part, une fois le levier tiré vers la gauche, le mode séquentiel. Dommage que Peugeot



n'a pas installé de palettes au volant (comme sur les versions HDi 110 BMP6) afin de profiter pleinement de ce mode. Peut-être sur RCZ ?

Voyons maintenant comment se comporte cette nouvelle boîte de vitesse à l'usage. Dès les premiers kilomètres, on constate déjà des progrès flagrants par rapport à l'ancienne boîte à 4 rapports. Le convertisseur de couple est nettement moins sollicité que sur l'ancienne génération de transmission automatique. Ainsi, au démarrage, le patinage est réduit au strict minimum avec un premier rapport utilisé que très brièvement et une montée rapide des autres rapports, privilégiant ainsi le plus possible l'embrayage de pontage (lock-up).

L'adoption de 6 rapports permet évidemment de réduire la consommation mais aussi le régime moteur. Mais ce n'est pas tout. En effet, malgré son lien de parenté, cette boîte automatique AT6 se démarque particulièrement de l'AM6 (la boîte auto accouplé au 2.0, 2.2 et V6 HDi). Les passages de rapport sont très rapides et se font dans une douceur telle qu'on a parfois l'impression d'être en présence d'une boîte de vitesse à variation continue.

Contrairement à la version précédente équipée du 1.6 THP 140, Peugeot a ici su tirer profit de la large plage de couple du moteur. Lorsque l'on adopte un style de conduite calme, les rapports montent rapidement pour atteindre la 6ème dès 75 km/h. On se retrouve ainsi à 100 km/h à seulement 2000 tr/mn. Mais, dès que le besoin se fait sentir, le conducteur peut compter sur

le brio de la mécanique en écrasant la pédale droite. Dès lors, la boîte de vitesse descend un rapport voire plus en moins de temps qu'il faut pour le dire. Les rapports passent alors à des régimes situés au-delà de 5000 tr/mn. Ensuite, l'électronique met un peu de temps à reprendre son mode de gestion «économique» ce qui oblige parfois le conducteur à passer en mode séquentiel pour passer un rapport supérieur. Notez qu'en

conduite dynamique courante, la boîte de vitesse prend rapidement de «mauvaises habitudes». En effet, l'électronique s'adapte au style de conduite de chacun. Ainsi, la boîte de vitesse réagira différemment selon comment vous sollicitez l'accélérateur au quotidien. De plus, un mode «Sport» est proposé. Celui-ci fonctionne de la même manière que sur les autres boîtes automatiques. Une fois, la touche S située près du levier pressée, un rappel du mode s'affiche au combiné. L'électronique adopte alors une gestion de passage des rapports plus sportive privilégiant les hauts régimes au détriment de la consommation.

Nous l'avons vu, le rétrogradage (ou kick down) lorsqu'il faut descendre un ou plusieurs rapports est très efficace sur cette nouvelle boîte de vitesse. En revanche, on constate que celle-ci rétrograde avec moins de volonté lorsque l'on freine ou en descente. Cela se traduit par un frein moteur peu présent en mode automatique comme c'est souvent le cas sur ce type de transmission. Il faut passer en mode séquentiel pour retrouver des sensations proches d'une boîte manuelle.

Le mode séquentiel peut bien évidemment être mis à profit en d'autres circonstances. Par exemple sur route de montagne où les changements de rythme sont fréquents. On prend alors encore plus de plaisir au volant de cette 308 CC. Le mode séquentiel est vraiment très réussi. Les changements de rapport sont plutôt rapides, si bien qu'on oublie qu'on est en présence d'une boîte automatique.





Sous le capot, on retrouve le 1,6 litres turbocompressé à injection directe «EP6C». Ce dernier délivre 240 Nm entre 1400 et 4000 tr/mn et une puissance de 156ch à 6000 tr/mn. Malgré les 16 ch supplémentaires, il est difficile de se rendre compte du gain par rapport à l'ancienne version de 140ch en raison du caractère très différent des deux générations de boîte de vitesse. Ce que l'on peut dire, c'est que cette évolution du 1.6 THP est toujours aussi souple à bas régime et tonique dans les montées de régime. De plus, ce quatre cylindres se montre très discret sous le capot de la



308 CC à vitesse stabilisée. Mais dès qu'on le pousse dans les tours, sa sonorité envahit l'habitacle pour le plus grand bonheur du conducteur et des passagers.

Enfin, comme nous l'avions souligné lors de notre précédent essai de 308 CC, les qualités dynamiques du châssis sont de très haut niveau. Précision du train avant, stabilité en toute circonstance, freinage très rassurant font que l'on oublie les petits défauts tel qu'un bruit d'air causé par un joint abîmé ou la présence de plastique dur ici et là.

Conclusion

Autant nous avons été extrêmement déçus par l'association du 1.6 THP avec la boîte automatique à 4 rapports, autant cette nouvelle version nous a très agréablement surpris. Même les fervents opposants à la transmission automatique devront revoir leur jugement tant cette boîte de vitesse est réussie ! Réactivité et douceur des passages de rapports le tout géré par une électronique au diapason avec un moteur généreux en couple dès les bas régimes. Peugeot propose avec cette nouvelle 308 CC 1.6 THP 156 BVA6 un cocktail de plaisir qui risque d'en faire craquer plus d'un(e) avec l'arrivée du printemps.

Notez que cette nouvelle boîte automatique «AT6» sera prochainement disponible sur le reste de la gamme Peugeot et Citroën sur la motorisation 1.6 THP 156: 3008, 5008, Nouvelle C4, 508, DS4, etc...

On aime beaucoup

- La douceur de la boîte automatique
- La rapidité de passage de rapport
- Le moteur coupleux
- La consommation en nette baisse
- L'insonorisation soignée
- Mode séquentiel plaisant

On aime moins

- Frein moteur réduit
- L'absence de palettes au volant



RCZ 1.6 THP 200 / 2.0 HDi 163

PAR GUILLAUME OLIER, PHOTOS: ALAIN KOCHOWSKY



C'est devenu assez inhabituel ces dernières décennies de parler de sportivité et d'automobile. Depuis l'abandon des 205 Gti et sa grande sœur 309 Gti, vivre des moments d'émotion chez Peugeot était devenu plus difficile, voire quasi impossible. Il fallait se contenter de 206 et 207 RC afin de retrouver un soupçon de sportivité. Mais ces deux dernières étant issues directement des citadines de série, il leur manquait esthétiquement ce petit plus. Mais Peugeot, toujours à l'écoute de sa clientèle et de ses passionnés, ne pouvait plus les laisser filer chez la concurrence. La marque devait réagir et vite !

L'histoire commence donc au Salon de Francfort en 2007, où, comme à son habitude, à côté des modèles de série la marque expose ses concept cars. Ces derniers, chefs-d'œuvre d'esthétique, dévoilent les lignes futures de la marque, et sont bien souvent voués à finir au Musée Peugeot.

Mais voilà, parfois le rêve devient réalité... Et c'est ainsi que 24 mois plus tard est née RCZ !

Présentation

Celle-ci s'est faite au Pays Basque Espagnol, à El Ciego précisément, très connu pour ses très bon vins. Cette région est parfaite avec ses routes de montagne sinueuses, rien de mieux pour découvrir pleinement les qualités de RCZ.

Pour Peugeot, c'est un nouveau segment plaisir aujourd'hui détenu par l'Audi TT, sa concurrente directe. Les designers lui ont conféré une forte personnalité, c'est aujourd'hui le véhicule image de la marque.

D'ailleurs, c'est le premier modèle à étrenner le nouveau lion et à posséder une appellation en lettres, et non plus en matricule numérique.

La face avant de ce petit coupé sportif de 4,28 mètres de long et de 1,36 mètres de haut vous rappelle quelque chose mais ses ailes musclées et ses grandes roues qui cachent d'importantes capacités au freinage vous inspirent confiance. La signature visuelle la plus marquante est le double bosselage de sa vitre arrière, une prouesse technologique du fabricant de verre St Gobain. Ses arches aluminium donnent un effet de finesse et son aileron que vous pouvez déployer par une commande électrique pour l'admirer à l'arrêt, renforce le côté sportif. On remarque le capot coiffant en aluminium équipé de vérins facilitant son ouverture pour admirer la cavalerie et de somptueux feux arrière à LED.

Nos deux modèles d'essais sont très bien équipés, avec le cuir intégral, le système de navigation embarqué WIP COM 3D, les feux Xénons directionnels, les jantes alliage de 19 pouces (sur la version THP 200)... Le rendu, la finition, et les ajustages (intérieurs / extérieurs) sont sans reproche, bien au contraire. RCZ est destiné à une clientèle différente, exigeante, recherchant un style fort mais aussi très élégant.

A bord

Une fois installé à bord, on constate tout de suite une position de conduite basse. Les multitudes de réglages du siège et du volant nous permettent de trouver rapidement la position de conduite idéale. Nos modèles étaient équipés de la mémorisation des réglages des



sièges. La très bonne surprise, c'est d'être proche de la route, tout en ayant une très bonne visibilité. La grande et magnifique vitre arrière à double bosselage joue un rôle esthétique et pratique. Les cadrans des combinés sont du plus bel effet, en métal pressé, le rendu est superbe de jour comme de nuit. Son grand écran central nous indique la vitesse réelle, celle programmée, les informations de l'ordinateur de bord, un rappel du GPS mais aussi un indicateur de changement de rapport sur HDi et THP 156. Un affichage tête haute serait inutile, car étant positionné plus bas, vos yeux tombent plus facilement face au combiné. Pour ce qui est du reste, hormis une horloge sur la console centrale, la planche de bord est identique à la 308.

La télématique est au rendez-vous. De série, toutes les RCZ reçoivent Wip Bluetooth, comprenant le kit main libre, une prise USB, jack et une fonction streaming audio si le téléphone est compatible. Le Wip COM 3D avec son écran escamotable est aussi disponible en option moyennant un surcoût de 2 000€. Le son du kit JBL, composé de 8 HP et d'un amplificateur de 240W, délivre de bonnes basses sans aucune saturation, c'est une option indispensable pour un amateur de musique.

Nous le rappelons : ce coupé est un 2+2, on pense de suite à la Peugeot 206 CC et ses places arrière étriquées mais pratiques pour dépanner sur de courts trajets. C'est le cas ici si on fait moins de 1m60, sinon attention à la tête ! Le coffre est une très bonne surprise, il se révèle très logeable avec ses 389 dm³. Une fois la banquette arrière rabattue, nous obtenons un espace de 639 dm³ et les cyclistes peuvent y loger leur vélo.

Les premiers tours de roues

Nous avons commencé notre périple par la version THP 200. Contact et démarrage se font en silence, pas une vibration, nous sommes bien en présence

d'une motorisation essence. La prise en main est aisée, il faut dire que le petit volant du Pack Sport (en série sur THP 200) renforce cette impression. Le levier de vitesse est court, normal la boîte de vitesse est la dernière MCM6. Le pommeau lui par contre est tout nouveau, mais il ne nous a pas spécialement séduit par rapport aux précédents.

Et c'est parti pour 120 km de plaisir. Premier constat, le véhicule est très bien insonorisé, aucun bruit d'air ou parasite n'est présent. Autre bonne nouvelle, elle garde un certain confort, surtout vu la monte pneumatique. Nous adorons cette facilité à conduire ces moteurs THP, avec leur couple maximum de 275Nm dès 1750tr et ce jusqu'à 4500 tr, ils distillent une souplesse digne d'une motorisation à auto-allumage, pour s'envoler ensuite encore plus rapidement à 6800tr avec une sonorité très travaillée, nous y reviendrons par la suite. La série de virages s'enchaîne à une vitesse et une sérénité impressionnante, que la route soit sèche ou mouillée. Le freinage est également très facile à doser et très efficace, avec des disques de 340 mm de diamètre à l'avant.

Agrément / dynamique

Avec un centre de gravité abaissé, force est de constater que les ingénieurs des liaisons au sol ont fait un travail remarquable, la rigidité torsionnelle du châssis étant encore améliorée ! Les voies ont été considérablement élargies avec + 44mm à l'avant et + 63mm à l'arrière par rapport à une 308, tout comme le centre de gravité abaissé de 23 et 40 mm. Résultat, cette RCZ ne prend pas de roulis, aucun retour de couple dans la direction électro-hydraulique très informative. On sent que le châssis peut supporter bien plus de chevaux. Le freinage est très sécurisant, même si il est abordé très tard en virage, la stabilité est impressionnante. Le THP 200 a pour sa part un train avant spécifique avec des pivots issus de la 407 et une barre anti rapprochement inférieur, garantissant un comportement vif,



d'une extrême agilité et malgré tout redoutablement stable. L'ESP est totalement déconnectable, de dernière génération celui-ci s'adapte automatiquement à l'adhérence de la chaussée, permettant démarrage sur routes verglacées, enneigées, détrempées. Il est équipé également de l'aide au démarrage en pente. Même en déconnectant le contrôle dynamique de stabilité, le petit coupé garde une stabilité incroyable, on se ressent réellement en sécurité à son volant.

RCZ est équipé d'un aileron à trois positions, il s'ouvre à 85km/h de 19°, puis il faudra se rendre sur les routes allemandes ou sur circuit pour le voir se déclencher automatiquement à 34° car c'est au-delà de 155km/h. La sécurité n'a pas été oubliée, chaque élément structural a été optimisé afin d'absorber un maximum d'énergie en cas de choc. Un système de capot actif est intégré afin de limiter les conséquences d'un choc piéton.

Comparatif THP – HDI

Le choix peut être difficile, nous avons essayé les deux moteurs les plus puissants du RCZ. Le moteur diesel quoiqu'un peu bruyant à l'extérieur, se révèle discret en dessous de 3000 tr/mn. Fort de ses 163 ch, les accélérations et reprises sont bonnes, mais la sensa-

tion de poussée est filtrée par la très grande linéarité du moteur. Celui-ci est avantagé en terme de consommations avec ses 5,3l/100 km en cycle mixte et ses rejets de CO² de 139 gr/ 100 km, obtenus sans pneumatiques à faible résistance au roulement, stop and start ou autre alternateur. La boîte de vitesse ML6C, connue depuis quelques années sur les HDi 136 et 170, se révèle précise mais son levier un poil trop long, nous a fait préférer celle du THP.

Avec le THP 200, vous entrez dans un monde de totale sportivité, une motorisation inédite développée par les ingénieurs moteur Peugeot. Elle reprend le très plébiscité bloc 1,6 THP, avec un turbocompresseur Twin-Scroll, l'injection directe et la levée variable des soupapes d'admission. Incroyable, performances riment désormais avec faible consommation. Un 0 à 100 km/h en 7,5 s, le 1000m départ arrêté en 27,5s une vitesse de pointe de 240 km/h, les reprises fulgurantes avec un 80 à 120km/h en 6,5s sur le 5ème rapport, le tout avec une consommation de seulement 6,9l/100km en cycle mixte et 159gr de CO₂. Le côté sportif est souligné par sa sonorité, le Sound System, de série sur ce moteur vous donne envie d'appuyer sur l'accélérateur pour entendre sa mélodie. C'est un procédé inédit qui permet au moyen d'une membrane vibrante amplifiée





dans un conduit acoustique de délivrer des harmonies différentes au rythme des accélérations.

Son budget

Avec un prix débutant à 27 400€, il est tout à fait possible de s'offrir une RCZ déjà fort sympathique, sans passer la barre fatidique des 30 000€. Il n'existe qu'un seul niveau de finition, celui-ci étant déjà très complet à la base. Malus de seulement 200€ sur le THP 200 et prix devant être autour des 30 000€ avec un haut niveau de performances. Le HDi 163 sera réservé aux gros rouleurs avec ses 5,3l/100km de consommation en cycle mixte.

Nous avons eu une préférence pour le THP 200, celui-ci offrant le meilleur compromis prestations/performances qui est attendu sur un petit coupé sportif. Après nous vous laissons libre recours aux packs d'options, très accessibles et pour une fois bien pensés.

Alors n'hésitez pas à aller en essayer une dès le 22 avril et pourquoi pas passer commande, d'autant que l'attente risque d'être longue...

On aime beaucoup

- L'excellente visibilité et luminosité.
- La tenue de route exceptionnelle.
- La sécurité active et passive.
- La sonorité du moteur THP 200
- Les tarifs très contenus
- Le design très réussi
- La présentation intérieure
- La finition en réelle progression
- La large palette de personnalisation

On aime moins

- La face avant pas assez distinctive
- Les places arrière étriquées
- La clé, identique au reste de la gamme
- La qualité de certains plastiques.





Peugeot EcoCup

Le challenge Eco Cup s'est achevé le 2 mars à Annecy. A l'issue du parcours de 1000km réalisé en 31 heures maximum, trois équipage ont été sélectionnés pour leur conduite très économique.

PEUGEOT ECO CUP

- 207 HDi 90 : Belgique avec 3,2433 l/100 km
- 308 HDi FAP 110 : Slovaquie avec 3,1401 l/100 km
- 3008 HDi FAP 110 : Croatie avec 3,5674 l/100 km
- 5008 HDi FAP 110 : République Tchèque avec une consommation moyenne de 3,3324 l/100 km

Peugeot Hoggar

Basé sur la Peugeot 207 commercialisée au Brésil donc en réalité la 206+ européenne, Peugeot Hoggar allie le côté pratique du pick-up et le design dynamique de la 206+. La benne offre un volume de chargement de 1151 litres et une charge utile de 742 kg, ce qui place ce véhicule comme une référence du marché. De plus, Peugeot Hoggar sera proposé en trois finitions et deux motorisations. On retrouvera sous son capot deux moteurs essence éprouvés les 1.4 L (TU3) et 1.6 L (TU5) acceptant le bioéthanol.



Arrivée de Vincent Rimbeaud

Vincent Rambaud est nommé Directeur Général de Peugeot à compter du 2 avril ; il est rattaché à Jean-Marc Gales, Directeur des Marques de PSA. Agé de 51 ans, Vincent Rambaud était auparavant Directeur de la zone Amérique Latine de PSA Peugeot Citroën.



Peugeot iOn

Une nouvelle étape a été franchie dans la commercialisation de la Peugeot iOn. La marque a annoncé le mois dernier que sa voiture électrique sera proposée à un loyer mensuel inférieur à 500€, soit un coût d'utilisation inférieur à 1,50€ pour 100km. De plus, deux lettres d'intention ont été signées avec Veolia et Greenwheels.





Salon de Genève 2010

Sous le signe du Lion

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: BRUNO BONAVENT

La 80ème édition du Salon International de l'Auto a ouvert ses portes à la presse le 2 mars. L'équipe de Forum-Peugeot vous fait découvrir les nouveautés et concept car présents sur le stand.

Cette année, lors de la conférence de presse du salon de Genève, le stand Peugeot a attiré nettement plus de personnes que l'année précédente grâce à ses deux concept-car : SR1 et Concept 5. Les journalistes étaient très nombreux autour de Concept 5 mais également lors de la remise des prix du challenge Eco Cup Peugeot.

Contrairement à l'année dernière où la Marque n'avait dévoilé aucun concept inédit ou nouveau véhicule, 2010 est marqué par le renouvellement de l'offre berline chez Peugeot. Concept 5 préfigure la future Peugeot 508 qui sera présentée au mondial 2010 puis commercialisée avant la fin de l'année. Notez que Peugeot a soigneusement masqué en partie la planche de bord du concept.

Peugeot expose en première européenne la 408 qui n'est qu'autre qu'une 308 tricorps. Ce modèle est pour l'instant réservé au marché chinois mais pourrait d'ici un an être commercialisé en Amérique latine puis en Europe.

Autre nouveauté très attendue, la Peugeot iOn. Déjà présenté à Francfort en septembre dernier, la Peugeot iOn est aujourd'hui ouverte afin de pouvoir découvrir son habitacle. Nous reviendrons plus en détails sur ce véhicule électrique lors d'un essai détaillé.

Enfin, Peugeot RCZ, commercialisé ce mois-ci, était représenté par 4 exemplaires, un démonstrateur technologique Hybrid4, deux versions THP, un exemplaire « Limited Edition » et enfin un modèle sur le stand Magna Steyr.

Pour conclure, signalons la présence de la Peugeot 908 HDi FAP dans sa livrée 2010 bleue et noire qui sera engagée aux 24 Heures du Mans cette année.

Plus d'information ?

Rendez vous sur notre site Internet, pour consulter tous articles sur la salon de Genève 2010, toutes les photos et bien sûr notre reportage vidéo exclusif !



Reportage



Hirvonen impose sa Ford

PAR BENOÎT DUMUR, PHOTO: PEUGEOT SPORT



Cette 78e édition du Rallye Monte-Carlo n'a pas dérogé à la règle : ce fut un rallye long, difficile, avec des conditions climatiques changeantes mais relativement sèches, des rebondissements, des exploits, des déceptions, des sorties de routes, etc... Tout ce qui fait le charme de cette épreuve unique au monde.

A l'arrivée, c'est le finlandais Mikko Hirvonen qui impose sa Ford Fiesta S2000 mais ce ne fut pas tâche facile pour lui puisqu'il a dû batailler jusqu'aux derniers kilomètres pour l'emporter, notamment face au français Sébastien Ogier au volant de sa Peugeot 207 S2000.

Si on s'en tient au résultat, ce 78e Rallye Monte-Carlo est un échec pour Peugeot. Le constructeur français qui avait réalisé un triplé l'année dernière ne place pas une seule voiture sur le podium... Décevant.

Pourtant, le bilan du Lion est loin d'être négatif sur ce rallye puisque les «Peugeot Boys» ont été les plus rapides sur cette épreuve en réalisant 9 temps scratch sur 15 possibles. A deux spéciales de la fin, Sébastien Ogier était même toujours en lice pour la victoire, mais il a été trahi par la mécanique.

Beaucoup trop d'erreurs ont écarté les pilotes Peugeot de la lutte pour la victoire. Sébastien Ogier d'abord qui glisse sur une plaque de neige déposée par des spectateurs et qui perd beaucoup de temps. Stéphane Sarrazin qui faute lui aussi à deux reprises. Kris Meeke qui abandonne sur sortie de route alors qu'il était 2e au matin de la 2e étape, Franz Wittmann qui tape un mur alors qu'il est en lutte pour la 5e place... Au prix d'une superbe remontée durant laquelle il signera 7 temps scratch, Sébastien Ogier est le dernier opposant à Mikko Hirvonen, jusqu'à son abandon avant l'ES14 suite à la casse de la courroie d'alternateur. C'est donc Stéphane Sarrazin qui se retrouve le mieux placé des pilotes Peugeot à l'arrivée, à une lointaine 4e place. Bruno Magalhaes 7e permet à Peugeot de marquer 9 points au championnat. A noter aussi la très belle 8e place du jeune Jean-Sébastien Vigion qui découvrait l'IRC et le Rallye Monte-Carlo.

Classement général (fin du rallye)

- 1- HIRVONEN Mikko / LEHTINEN Jarmo (Ford Fiesta S2000)
4:32:58,5
- 2- HANNINEN Juho / MARKKULA Mikko (Skoda Fabia S2000)
4:34:49,9 +01:51,4
- 3- VOUILLOZ Nicolas / VEILLAS Benjamin (Skoda Fabia S2000)
4:36:17,6 +03:19,1
- 4- SARRAZIN Stéphane / RENUCCI Jacques-Julien (Peugeot 207 S2000)
4:40:24,0 +07:25,5
- 5- KOPECKY Jan / STARY Petr (Skoda Fabia S2000)
4:41:47,2 +08:48,7
- 6- WILKS Guy / PUGH Philip (Skoda Fabia S2000)
4:42:23,0 +09:24,5
- 7- MAGALHAES Bruno / MAGALHAES Carlos (Peugeot 207 S2000)
4:42:43,9 +09:45,4
- 8- VIGION Jean-Sébastien / PREVOT Stephane (Peugeot 207 S2000)
4:46:32,0 +13:33,5
- 9- ORSAK Jaroslav / VAJIK Karel (Skoda Fabia S2000)
4:54:15,1 +21:16,6
- 10- JEREB Andrej / KACIN Miran (Peugeot 207 S2000)
4:58:24,6 +25:26,1

Conclusion

Nous avons à nouveau vécu une superbe édition du Rallye Monte-Carlo, fidèle à la tradition, et qui a sacré un beau champion en la personne de Mikko Hirvonen. Comme tous les ans, l'épreuve monégasque ouvre la saison et tout ce petit monde va se retrouver dans quelques semaines sous le soleil du Brésil pour disputer la deuxième manche du Championnat du Monde IRC. D'ici là, le Rallye de Suède aura marqué le début de la saison du Championnat du Monde WRC. Une situation complexe que la FIA semble vouloir clarifier dès l'année prochaine. Le WRC et l'IRC devrait donc fusionner, ce qui occasionnera probablement des dommages collatéraux...

Si Ford et Skoda devraient continuer l'année prochaine, il y a de fortes probabilités pour que ce ne soit pas le cas de Fiat-Abarth, ni de Peugeot qui laissera la place libre pour le «cousin» Citroën... Normalement, en 2011, le Rallye Monte-Carlo sera le premier rallye d'une nouvelle ère !



Programme 2010

PAR BENOIT DUMUR, PHOTO: PEUGEOT SPORT



C'est lundi 22 février au siège de Peugeot, avenue de la Grande Armée à Paris que Peugeot Sport a dévoilé son programme endurance 2010. Le début d'année a été marqué par le Rallye Monte-Carlo où Stéphane Sarrazin termine 4e, mais où la 207 S2000 a remporté le plus grand nombre de spéciales, l'heure est désormais à la préparation de la défense du titre aux 24 Heures du Mans.

C'est Bruno Vandestick, le célèbre speaker des 24 Heures du Mans, qui était chargé d'animer la présentation. Jean-Marc Gales, Directeur Général de Peugeot, est intervenu le premier, puis Olivier Quesnel, Directeur de Peugeot Sport et Bruno Famin, Directeur Technique, ont pris la suite.

La voiture : 908 HDi FAP

La Peugeot 908 HDi FAP entame sa quatrième et dernière saison d'endurance. Depuis sa première apparition en 2007, elle a permis à Peugeot Sport de remporter 13 victoires (sur 19 courses disputées), dont une victoire aux 24 Heures du Mans et un titre en Le Mans Series. Cette année, un seul objectif pour Peugeot Sport : conserver le titre au Mans.

Pour cela, la 908 a légèrement évolué. La partie arrière a été revue pour supprimer les grillages anti-gomme, désormais interdit par le règlement. L'écoulement de l'air a également été amélioré sur la partie avant. Glo-

balement, extérieurement, la voiture n'a que peu changé. Seule sa nouvelle livrée à dominante bleue marque un réel changement. Le bleu est la couleur historique de Peugeot, et celle des constructeurs français dans les courses automobiles : le Lion respecte donc la tradition.

Mais c'est sous le capot que les plus grosses évolutions ont été apportées. Le règlement imposant une réduction des brides faisant perdre environ 40cv, les ingénieurs motoristes de Peugeot Sport se sont penchés sur le V12 HDi pour tenter de combler ce manque. Ainsi, la combustion ainsi que le remplissage ont été optimisés, les frottements ont été réduits via un travail avec Total, et l'injection a elle aussi été améliorée. Enfin, un gros travail a été effectué sur les pneumatiques avec Michelin.

Les pilotes : du changement dans la continuité...

Rempoter les 24 Heures du Mans demande performance, fiabilité et expérience. C'est pour cela que Peugeot Sport a souhaité miser sur la continuité en choisissant ses pilotes 2010, ceux qui auront la lourde tâche de défendre le titre acquis l'année dernière.



Les pilotes du Team Peugeot Total 2010 :

- Sébastien Bourdais (FRA, 31 ans)
 - Anthony Davidson (GB, 30 ans)
 - Marc Gené (ESP, 35 ans)
 - Pedro Lamy (POR, 37 ans)
 - Nicolas Minassian (FRA, 37 ans)
 - Franck Montagny (FRA, 32 ans)
 - Simon Pagenaud (FRA, 25 ans)
 - Stéphane Sarrazin (FRA, 34 ans)
 - Alexander Wurz (AUT, 36 ans)
- Pilote de réserve : Christian Klien (AUT, 27 ans)
Pilote essayeur : Grégory Guilvert (FRA, 27 ans)

S'il n'y a pas de révolution en ce qui concerne l'équipe des pilotes, on note tout de même quelques changements.

David Brabham, pourtant vainqueur au Mans en 2009, quitte l'équipe française pour piloter à plein temps pour Acura en ALMS... et au Mans. Christian Klien, qui a choisi de se concentrer sur la monoplace en 2010 passe du rang de titulaire à celui de pilote de réserve. Deux places se sont donc libérées.

Elles ont été confiées au français Simon Pagenaud et au britannique Anthony Davidson. Décision tout à fait logique dans la mesure où Simon était pilote de réserve Peugeot Sport en 2009. Il a d'ailleurs remporté les 1000 km de Spa avec la marque au Lion avant de piloter la 908 Pescarolo Sport au Mans. Quant à Anthony, après plusieurs saisons passées en F1, il avait déjà participé à des tests avec Peugeot l'année dernière. Il avait finalement signé avec Aston Martin Racing, mais les liens avec Peugeot étaient déjà tissés. Il rejoint donc l'effectif du Lion cette année.

Enfin, le jeune Grégory Guilvert, lauréat de la THP Spider Cup 2009, devient le pilote essayeur de Peugeot Sport en lieu et place d'Anthony Beltoise.

Sebring, Spa, Le Mans, Silverstone et Shangai en 2010

La voiture 2010 dévoilée, les pilotes connus, il ne reste plus qu'à savoir quelles sont les courses au programme du Team Peugeot Total cette saison. Olivier Quesnel lève le voile :

- 12 Heures de Sebring : 20 mars 2010
- 1000 km de Spa-Francorchamps : 09 mai 2010

- 24 Heures du Mans : 12-13 juin 2010
- 1000 km de Silverstone : 12 septembre 2010
- 1000 km de Shanghaï : novembre 2010

Un programme de courses réduit puisque le seul objectif est d'être prêt pour les 24 Heures du Mans. Par contre, un programme d'essais très chargé puisque depuis juin 2009, le Team Peugeot Total aura bouclé pas moins de 11 tests d'endurance de... 32 heures chacun !!! Après Le Mans, le programme d'essais concernera essentiellement la remplaçante de la 908 qui fera ses débuts en compétition en 2011. Elle est connue sous le nom de code «90x».

Enfin, n'oublions pas que cette année, le Team Peugeot Total n'est pas la seule équipe à faire rouler la Peugeot 908 puisque le Team Oreca Matmut a reçu sa lionne la semaine dernière et a déjà participé à quatre jours de tests sur le circuit HTTT Paul Ricard avec Peugeot Sport. L'équipe varoise est chargée de représenter Peugeot dans le championnat Le Mans Series et aux 24 Heures du Mans. Présentation prévue le 6 mars.





L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

Citroën Survolt

La marque aux chevrons présentait au salon de Genève un concept-car inédit. Comme son nom le suggère, ce show-car est 100% électrique. Mais sa plus grande prouesse n'est pas mécanique mais esthétique. Citroën a su bouleverser ses codes stylistique offrant une vision radicalement différente de la compacte.



Accord PSA - Mitsubishi

Philippe Varin, Président de PSA Peugeot Citroën et Osamu Masuko, Président de Mitsubishi Motors Corporation se sont rencontrés mardi 2 mars dans le cadre du Salon Automobile de Genève. Ils ont confirmé leur intention d'élargir les fructueuses coopérations actuelles entre les deux groupes. Dans les circonstances actuelles, ils ont décidé que les conditions d'une alliance capitalistique n'étaient pas réunies.



GQ by Citroën

GQbyCITROËN est un concept-car né d'un partenariat inédit entre une équipe de designers Citroën et le magazine GQ. Ensemble ils se sont attachés à créer la voiture masculine par excellence. Dylan Jones, rédacteur en chef du magazine a déclaré « Je voulais quelque chose de pratique, de cool et surtout de particulier. Quelque chose qui surprenne et qui ne ressemble pas à un concept-car habituel. La voiture GQ avait besoin de « sexappeal » de dégager quelque chose qui ne puisse pas laisser indifférent. » Pari réussi !



Valvetronic

Procédé de distribution variable breveté par BMW. Ce système fait varier en continu les levées et les temps d'ouverture des soupapes d'admission, ce qui permet de réguler la puissance. Un moteur à essence peut ainsi fonctionner sans papillon d'admission. Ceci permet d'abaisser sa consommation (environ moins 10%), les émissions et d'améliorer son rendement en éliminant les pertes par pompage inhérentes aux moteurs à essence. En 2001, la BMW 316ti était le premier véhicule équipé de ce dispositif. Dès 2006, les véhicules du groupe PSA Peugeot Citroën ont bénéficié d'une technologie issue du concept Valvetronic sur un moteur 1.6 120ch.

Variateur

Système de transmission automatique remplaçant la boîte de vitesses composé de deux poulies à diamètre variable, reliées par une courroie. La première poulie est entraînée par le moteur (poulie motrice), l'autre étant reliée aux roues motrices (poulie réceptrice). Pour adapter la démultiplication aux besoins (déterminés par le régime moteur, la position de l'accélérateur, etc.), on fait varier le diamètre de la poulie motrice.

Vilebrequin

Arbre qui transforme le mouvement longitudinal des pistons (poussés par les explosions) en mouvement rotatif. Il est généralement usiné en acier forgé ou en fonte d'acier coulée sous pression.

Voie

Distance séparant les plans médians des pneumatiques droit et gauche d'un même essieu. Elle est souvent différente d'un essieu à l'autre pour un même véhicule.

Le mois prochain

Salon Coupé Cabriolet et SUV

LMS: 8 heures du Castellet

Match : Peugeot 3008 contre Renault Scenic

RCZ



FP Mag' N°24 – Février Mars 2010 - www.foorum-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.