



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

Février 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°14

Spécial Salon Retromobile





Éditorial

Un salon toujours amical.

Le Salon Rétromobile a été l'occasion pour l'équipe de Forum Peugeot de rencontrer de vrais passionnés de l'automobile. Berline, Cabriolet, Pick-up, Miniatures... quelque soit le modèle ou le thème, les clubs ont répondu présents, témoignant de leur sympathie et de leur disponibilité, et en nous apportant de superbes véhicules.

Nous remercions au passage, les fidèles lecteurs du magazine que nous avons rencontrés également parmi ces clubs. Un reportage spécial salon Rétromobile est présent dans ce numéro, et si vous ne les avez toujours pas regardés, les photos et la vidéo sont disponibles sur le site.

Bonne lecture et bon salon.

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Evenement

Salon Retromobile.....p 4

Sport

Rallye de Monte Carlo.....p7

Actualités.....p11

Zoom

Peugeot 3008.....p12

Reportage

Exposition Interdite.....p14

Le groupe

Actualités.....p16

Dico

Glossaire mécanique.....p17



PSA a publié ses chiffres pour l'année écoulée. Le groupe est passé sous la barre des 3 millions de véhicules particuliers et utilitaires légers avec 2 952 000 ventes, soit une baisse de 8,7% par rapport à 2007 et ses 3 234 000 véhicules vendus.

Le résultat final est en baisse avec -4,9% véhicules et pièces détachées dans un marché en berne à -5,7%. Peugeot enregistre la plus forte baisse du groupe avec -9,7% avec 1 613 000 véhicules vendus en 2008 contre 1 786 000 en 2007.

Citroën enregistre une baisse de -7,5% avec 1 339 000 véhicules vendus en 2008 contre 1 448 000 en 2007.

Le marché d'Amérique du sud reste stable pour le groupe à contrario du marché Chinois qui perd 14,2%.

En Europe le marché est morose avec un recul de 10,5% sur des marchés en berne en Espagne, Italie et Anglais....

Le groupe tire son épingle du jeu en Russie avec une hausse de 83%.

Le groupe PSA garde ses parts de marché à l'identique par rapport à 2007 avec 5% de parts de marché mondial et 13,8% Européen, il reste néanmoins n°2 en Europe derrière le groupe Volkswagen

Pour 2009, Christian Streiff a fait aucune annonce sur les objectifs du groupe contrairement à 2008 où il avait annoncé une hausse de 5% revue à la baisse en octobre avec -3,5%, bien sur ces chiffres se sont malheureusement avérés faux avec la conjoncture actuelle.

Les spécialistes les plus pessimistes annoncent un recule de l'ordre de 10% en 2009 sur le marché automobile avec une reprise en douceur du marché en 2010, cependant C.Streiff n'est pas revenu sur son annonce de 2008 avec comme objectif atteindre les 4 millions de véhicules vendus en 2010.



Christian Streiff, PDG du groupe PSA a déclaré lors d'une interview diffusée sur le site du Figaro le 19 janvier 2009, que l'année à venir s'annonce «terriblement difficile», et qu'aujourd'hui comme la plupart des constructeurs «nous faisons des prévisions à trois mois et cela paraît déjà long» il a ajouté que les objectifs de réduction des coûts pour 2010 devraient être atteints dès 2009 . Il a aussi lancé un plan «Cash 2009» visant à mobiliser toute l'entreprise sur la baisse des dépenses. Christian Streiff ne souhaite pas que le plan de soutien lancé dans les «Etats généraux» se traduise par une modification de la répartition du capital de PSA Peugeot Citroën et veut garder son «indépendance et sa liberté d'action»

Or, 2 jours plus tard, Christian Streiff a signé l'enveloppe d'aide de l'Etat tout comme Carlos Ghosn son homologue chez Renault. Il souhaite également que l'Etat intervienne auprès des banques afin qu'elles prêtent normalement. Christine Lagarde, Ministre de l'économie a répondu favorablement lors d'une émission de radio diffusée sur RMC infos.

La dette du groupe PSA s'élève à 6 milliards d'euros pour 14 milliards d'euros de fonds propres. Le groupe PSA dispose aussi d'un montant important de lignes de crédit. Christian Streiff est ouvert «à toutes sortes d'alliances», «il faudra être rapide pour saisir des opportunités» que seuls les constructeurs «réellement mondiaux s'en sortiront à l'avenir» et que le groupe doit acquérir une base forte dans les pays émergents. Ce qui laisse entrevoir la possibilité d'alliances avec d'autres constructeurs.



Retromobile 2009

Energies nouvelles



Comme chaque année, Retromobile accueille les passionnés de belles mécaniques du 6 au 15 février. Au programme de cette 34ème édition, un thème très actuel puisqu'il s'agit cette année des énergies nouvelles. 100 ans de motorisations aussi innovantes que variées seront à l'honneur. Du véhicule à vapeur, au gaz de pétrole, à air comprimé, à alcool en passant par le véhicule électrique et même hybride !

Cette année, les organisateurs du salon ont choisi de retourner dans le hall 7. Cette localisation n'est pas du goût de tous les visiteurs. Beaucoup regrettent le choix de l'année précédente et les halls 4 et 3.1 qui semblaient offrir plus d'espace. Mais passons, ce Retromobile 2009 est un grand cru avec un thème qui colle parfaitement à l'actualité.

Très impliqué dans les nouvelles énergies, Peugeot ne pouvait être absent d'un tel rendez-vous. L'Aven-

ture Peugeot expose un tricycle à vapeur Serpolet -Peugeot, un véhicule électrique la Peugeot VLV 1941, sans oublier les véhicules «Gazogène». A leurs côtés, sont présentés les plus beaux fleurons du patrimoine de la marque avec un tricycle à pédales de 1889, une

«120 ans, un constructeur qui n'a pas manqué d'énergie» Peugeot type 3 de 1891, une 402 roadster de 1937, et bien d'autres véhicules encore. Les clubs sont également présents

au salon avec leurs plus beaux modèles. Mention spéciale pour le Club 403 Cabriolet qui expose une magnifique 403 Cabriolet venue de Manosque. A ces côtés, une Peugeot 304 nous rappelle les 40 ans du modèle.

Peugeot affirme sa position de leader sur le marché des véhicules diesel et le rappelle par son passé. Deux ans après la conception du premier moteur diesel Peugeot, la 402 reçoit la motorisation HL50, un



Evènement



quatre cylindres de 2300cm³ développant 55ch. Ces premières Peugeot 402 diesel seront utilisées par les taxis.



Les deux roues ne sont bien sur pas oubliés puisqu'une superbe moto 176AS de 1954 trône fièrement sur le stand de l'Aventure Peugeot. Tout près, une moto P107 Gazogène de 1942 rappelle la période sombre de l'occupation allemande. Plus contemporain, le prototype de scooter électrique de 1985 donnera naissance en 1996 au scootelec sur base de scooter Zenith.



La Peugeot VLV (Véhicule Léger de Ville) fut présentée le 1er mai 1941, en période d'occupation allemande, alors que la France subit des pénuries et restrictions d'essence. Sous ses allures de voiturette, avec sa longueur réduite de 2,67m et ses roues arrière accolées, la VLV affiche tout de même 350kg sur la balance dont 160kg rien que pour les batteries. Ce modèle fut produit à 377 exemplaires.



A la fin du 19ème siècle, Armand Peugeot pressent l'essor des véhicules sans chevaux au cours des années à venir. De cette idée résulte l'association d'Armand Peugeot à Léon Serpollet, concepteur du générateur instantané de vapeur. En 1889, lors de l'Exposition Universelle, les deux associés exposent leur tricycle à vapeur affichant une vitesse maximale de 25km/h.



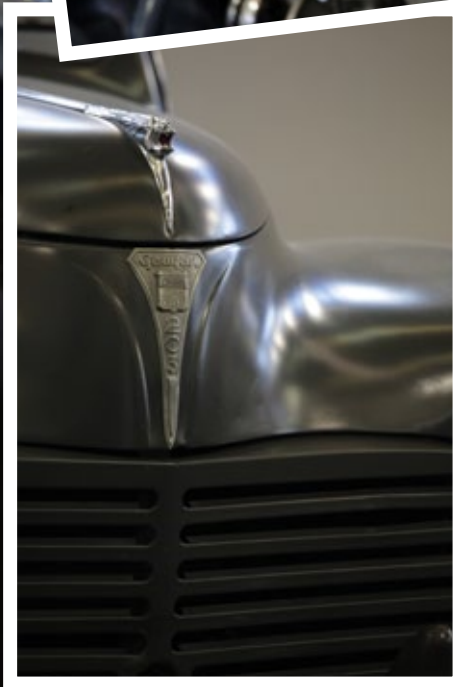
Textes : Bruno Bonavent
Photos : Guillaume Ollier / Bruno Bonavent

Informations pratiques

Dates : du 6 au 15 février 2009
Lieu : hall 7.3, porte de Versailles, Paris
Tarifs : 13€ (7,5€ pour les 6-12 ans)



Evènement





77e Rallye de Monte Carlo

Triplé historique du Lion

Del'avis de tous, cette 77e édition du Rallye Monte-Carlo restera dans les mémoires. Pour sa première inscription au calendrier de l'IRC, l'épreuve monégasque ne pouvait rêver meilleur déroulement.

Tout d'abord, l'Automobile Club de Monaco a proposé aux concurrents un parcours incroyable, reprenant les spéciales mythiques de l'Ardèche et de la Drôme qui ont fait la réputation de l'épreuve il y a quelques années. Le point d'orgue du rallye étant la renaissance de la fameuse «Nuit du Turini» qui a rappelé tant de souvenirs à tous les passionnés.

Ensuite, les conditions météorologiques hivernales étaient bien au rendez-vous pour donner à cette épreuve sa saveur particulière : neige, glace, verglas jonchaient le sol et les pilotes ont dû faire preuve de beaucoup d'adresse pour passer au travers des nombreux pièges qui jonchaient le parcours. Les spéciales de St Jean-en-Royan (ES3), de St Bonnet-le-Froid (ES4 / ES7) et de Montauban sur l'Ouvèze (ES10) notamment, ont offert un spectacle de premier ordre et leurs lots de coups de théâtre ! A noter que l'organisation a été parfaite car, malgré ces conditions difficiles, aucune spéciale n'a été annulée. Bravo l'ACM.

Enfin, la course en elle-même a offert un scénario indécis, plein de rebondissements, et le podium final ne s'est dessiné qu'en toute fin de rallye. Sur 14 spéciales disputées, on compte pas moins de 8 vain-

queurs de spéciales différents, preuve du haut niveau de l'épreuve.

Temps scratch par pilotes :

- Stéphane Sarrazin (Peugeot / FRA) 5
- Juho Haninen (Skoda / FIN) 3
- Nicolas Vouilloz (Peugeot / FRA) 1
- Kris Meeke (Peugeot / GBR) 1
- Jan Kopecky (Skoda / CZE) 1
- Sébastien Ogier (Peugeot / FRA) 1
- Freddy Loix (Peugeot / BEL) 1
- Giandomenico Basso (Fiat-Abarth / ITA) 1

Temps scratch par marques :

- Peugeot : 9
- Skoda : 4
- Fiat-Abarth : 1

Les concurrents étaient tous très bien préparés, dans toutes les catégories, et le public semble ravi de cette sorte de «retour aux sources» qu'a vécu cette année le Rallye de Monte-Carlo.

En ce qui concerne le résultat pur de ce rallye, il apparaît une grosse domination de Peugeot quelque peu trompeuse, car outre le temps scratch de Nicolas Vouilloz dans l'ES1, le Lion a dû attendre le soir de la 2e étape pour voir une de ses voitures prendre la tête du rallye...



Leaders successifs :

- Nicolas Vouilloz (Peugeot / FRA) : ES1
- Juho Haninen (Skoda / FIN) : de l'ES2 à l'ES8
- Sébastien Ogier (Peugeot / FRA) : de l'ES9 à l'ES14

Au final, **Peugeot réalise un triplé historique** sur cette épreuve si difficile, même si Skoda et Fiat-Abarth auraient mérité eux aussi de monter sur le podium, mais cette année, le constructeur français a bénéficié de la réussite qui lui faisait défaut depuis 1985 et la dernière victoire d'Ari Vatanen avec la 205 Turbo 16...



«Les clefs de cette victoire s'est d'avoir réalisé une course sage»

Péripéties...

Avec trois 207 Super 2000 sur le podium, on pourrait penser que Peugeot a écrasé la concurrence : il n'en a pas été tout à fait ainsi...

Etape 1 : Mercredi 21 janvier

ES 1 : 08h55 Tourette du château - Saint Antonin (24,77 km)

ES 2 : 13h22 La Motte Chalancon - St Nazaire le Désert (23,27 km)

ES 3 : 15h50 Saint-Jean en Royans - Col de Gaudissart (30,39 km)

Dès la première spéciale disputée sur un sol verglacé, le bilan est mitigé, avec le meilleur temps de Nicolas Vouilloz, mais aussi l'abandon du triple vainqueur du Monte-Carlo, Didier Auriol... L'expérimenté pilote français parti en pneus slicks se fait surprendre par une plaque de verglas, heurte un rocher et arrache la roue avant droite de sa 207.

Dans la spéciale suivante, Stéphane Sarrazin qui a troqué le volant de sa Peugeot 908 pour celui d'une 207 S2000, réalise le meilleur temps sur une route sèche. Il faut savoir que les pilotes ne peuvent pas changer de pneus entre toutes les épreuves chronométrées. Il faut donc essayer de trouver le meilleur compromis.



De compromis, il faudra essayer de faire le meilleur dans la 3e et dernière spéciale de la journée puisqu'elle se déroule sous la pluie au départ de St Jean-en-Royan puis sous la neige au sommet où est jugée l'ar-

rivée. Kris Meeke chausse les pneus «clous» et fait le bon choix. Le britannique de chez Peugeot réalise le meilleur temps alors qu'il n'avait jamais piloté sur la neige en course !

Bilan de cette première étape : 3 spéciales disputées et 3 temps scratch pour Peugeot, mais si le Lion remporte toutes les spéciales de cette étape 1, c'est pourtant une Skoda qui rejoint Valence en tête !

Etape 2 : Jeudi 22 janvier

ES 4 : 09h58 Labatie d'Andaure - St Pierre sur Doux 1 (25,30 km)

ES 5 : 10h38 St Bonnet le Froid - St-Julien Molhesabate 1 (25,67 km)

ES 6 : 12h03 Lamastre 1 (21,92 km)

ES 7 : 15h11 Labatie d'Andaure - St Pierre sur Doux 2 (25,30 km)

ES 8 : 15h51 St Bonnet le Froid - St-Julien Molhesabate 2 (25,67 km)

ES 9 : 17h16 Lamastre 2 (21,92 km)

Cette deuxième journée débute comme un cauchemard pour Peugeot. Dans l'ES4, Nicolas Vouilloz et Stéphane Sarrazin partent à la faute et perdent énormément de temps. Dans l'ES6 qui ramène les concurrents vers Valence, c'est Kris Meeke qui sort de la route et perd lui aussi plus d'une minute. En l'espace d'une matinée, les trois vainqueurs de spéciale de la veille sont au tapis !!! Du coup, c'est Skoda qui prend la tête du rallye grâce à son finlandais volant : Juho Haninen. Haninen mènera la course une bonne partie de la jour-



née avant d'être victime d'une crevaison dans l'ES9. Pendant ce temps, Nicolas Vouilloz abandonne dans l'ES7 suite à une nouvelle sortie de route alors que Stéphane Sarrazin tâche de rattrapper le temps perdu dans la matinée : il réalise deux temps scratch dans l'ES7 et l'ES9.

Mais la hiérarchie commence à se dessiner et au soir de la 2e étape, ce sont le français Sébastien Ogier et le belge Freddy Loix qui mènent l'épreuve sans avoir remporté la moindre épreuve. La régularité paye. Hänninen est 3e et Meeke 4e...



Etape 3 : Vendredi 23 janvier

ES 10 : 09h23 Montauban sur l'Ouvèze - Eygalayes (30,42 km)

ES 11 : 19h40 Col de Braus - La Bollène-Vésubie 1 (34,68 km)

ES 12 : 20h33 Lantosque - Lucéram 1 (19,13 km)

ES 13 : 23h15 Col de Braus - La Bollène-Vésubie 2 (34,68 km)

ES 14 : 00h33 Lantosque - Lucéram 2 (19,13 km)

L'ES10 est la dernière spéciale disputée dans la Drôme avant de regagner Monaco pour prendre part à la fameuse «Nuit du Turini». C'est ici que le rallye bascule. Le jeune pilote français Sébastien Ogier frappe un grand coup dans cette spéciale en signant le meilleur temps scratch et en mettant son plus proche adversaire au général à près de 2 minutes ! Dans le même temps, Freddy Loix crève et perd 2 minutes, Juho Hänninen et Kris Meeke sortent de la route et abandonnent.

Avant d'affronter le terrible col de Turini, Sébastien Ogier mène le rallye devant Toni Gardemeister sur Fiat-Abarth, Freddy Loix et Stéphane Sarrazin sur Peugeot...

Dernier morceau de bravoure : 4 spéciales recouvertes de neige et de verglas disputées de nuit. C'est Freddy Loix qui réalise le meilleur temps lors du pre-

mier passage au Turini, mais le classement général n'évolue pas. Par contre, dans l'ES12, Toni Gardemeister, alors 2e du rallye part à la faute et abandonne voiture détruite... Dès lors, on retrouve 3 Peugeot aux avant-postes, mais Stéphane Sarrazin, 3e, ne compte que deux petites secondes d'avance sur Jan Kopecky et doit rentrer jusqu'à Monaco sur 3 roues suite à une touchette !

Il pointe au parc d'assistance à 3s de la pénalité, et les mécaniciens Peugeot Sport font un travail incroyable pour remettre en état la voiture. Ils changent le demi-train avant gauche complet et le berceau en seulement 18 minutes !!! C'est sous les applaudissements du public que Stéphane Sarrazin reprend le volant de sa 207 S2000 pour les deux dernières spéciales du rallye.

Est-ce pour remercier son équipe ? En tous cas, Stéphane Sarrazin donne tout ce qu'il a et remporte les deux dernière spéciale, conservant donc sa place sur le podium et devenant par la même occasion le meilleur performeur du rallye avec 5 temps scratch. Pendant ce temps, Sébastien Ogier et Freddy Loix respectivement premier et deuxième, gèrent leur fin de course.

«On ne pouvait rêver meilleur début de saison 2009»





Classement général (fin du rallye) :

- 1- OGIER Sébastien / INGRASSIA Julien (Peugeot 207 S2000) 4:40:45,7
 - 2- LOIX Freddy / SMETS Isidoor (Peugeot 207 S2000) 4:42:29,3 +01:43,6
 - 3- SARRAZIN Stéphane / RENUCCI Jacques-Julien (Peugeot 207 S2000) 4:43:07,3 +02:21,6
 - 4- KOPECKY Jan / STARY Petr (Skoda Fabia S2000) 4:44:03,0 +03:17,3
 - 5- BASSO Giandomenico / DOTTA Mitia (Fiat Punto S2000) 4:45:13,7 +04:28,0
 - 6- ROMEYER Frédéric / FOURNEL Thomas (Mitsubishi Lancer Evo IX) 5:01:16,0 +20:30,3
 - 7- BURRI Olivier / GORDON Fabrice (Fiat Punto S2000) 5:02:08,7 +21:23,0
 - 8- BETTI Luca / MATTIODA Alessandro (Renault Clio R3) 5:04:50,5 +24:04,8
 - 9- ARTRU Patrick / VIRIEUX Patrice (Mitsubishi Lancer Evo IX) 5:06:36,4 +25:50,7
 - 10- DAUMAS Damien / JAUSSAUD Christophe (Renault Clio R3) 5:08:45,5 +27:59,8
- etc...

Ce triplé de Peugeot sur un terrain aussi difficile que le Rallye Monte-Carlo est un véritable exploit sportif, surtout qu'il a été difficilement acquis. Il est à mettre au même rang que le triplé des 905 aux 24 Heures du Mans 1993.

Enfin, il faut souligner l'incroyable exploit du jeune français Sébastien Ogier, qui remporte ce Monte-Carlo lors de sa première participation, lors de sa première course au volant de la 207 S2000... Il n'a que 3 petites saisons de rallye derrière lui et, à 25 ans, est au tout début de sa carrière sportive. Il y a fort à parier qu'on entendra bientôt parler de lui...

Prochaine épreuve : Rallye du Brésil (5-7 mars 2009)

Texte : Benoit Dumur
Photos : Peugeot Media/DPPI

Les déclarations

Olivier QUESNEL, Directeur de Peugeot Sport : « 24 ans après la victoire de la 205 Turbo T16 de Vatanen, Peugeot remporte un triplé exceptionnel dans un Monte Carlo d'anthologie. On ne pouvait rêver meilleur début de saison 2009 pour redonner confiance à toute l'équipe Peugeot Sport avant d'aborder l'objectif principal de l'année, les 24 Heures du Mans. La Peugeot 207 Super 2000 a de nouveau démontré une performance et une fiabilité incroyables ».

Sébastien OGIER : « Les clefs de cette victoire s'est d'avoir réalisé une course sage et d'avoir su attendre en début de rallye quand la course est partie sur un rythme très élevé. Vu les conditions de route on s'est dit que ce n'était pas possible que ce rythme se maintienne, donc nous sommes restés en dedans, également par le manque de connaissance de la voiture. Je ne voulais pas faire de bêtise et puis au final on a signé des chronos réguliers et à voir que nos concurrents commettaient des erreurs. Je ne m'attendais pas à gagner ce rallye Monte Carlo dès cette année compte tenu de la concurrence. De notre côté on avait tout à découvrir. Il y a 15 jours on ne savait pas encore qu'on allait disputer ce rallye et grâce à l'opération BF Goodrich on s'est retrouvé au départ. Je tiens à vraiment les remercier y compris l'équipe Kronos qui nous a mis à disposition une bonne voiture dans des conditions très difficiles que je n'avais jamais vécu encore en rallye ».

Sébastien Ogier

Né le 17 décembre 1983 à Gap dans les Hautes-Alpes



2005

Sélections Rallye-Jeunes Peugeot-FFSA (1er)

2006

Volant Peugeot 206 avec Team Rallye-Jeunes (6e)

2007

Vainqueur de la Coupe Peugeot 206 (4 victoires)

2008

Champion du Monde Junior des Rallyes (3 victoires)



Endurance

Programme Endurance 2009

Le 9 février prochain, au siège de Peugeot avenue de la Grande Armée à Paris, Peugeot Sport lèvera officiellement le voile sur son programme 2009 en endurance. On sait déjà que le constructeur français utilisera une 908 modifiée pour répondre au règlement 2009, qu'il sera présent aux 12 Heures de Sebring (USA) et bien sur, aux 24 Heures du Mans, l'objectif majeur de l'année.

Par contre, on attend de cette conférence de presse que le Lion nous présente l'équipe de pilotes qui sera chargée de le représenter en course, ainsi que les épreuves « annexes » auxquelles il s'engage (LMS, ALMS, JLMC...) Nous reviendrons plus en détail sur cette présentation dans notre prochain numéro de FP Mag'.



Circuit

Le Spider 207 THP homologué en FIA-GT4

Peugeot Sport a décidé d'homologuer son Spider 207 THP auprès de la Fédération Internationale de l'Automobile afin de permettre à ses propriétaires de disputer l'European GT4 Cup. En catégorie Supersports, le Spider Peugeot rencontrera sur sa route les KTM X-Bow, Lotus Sport 2-Eleven ou encore les Donkervoort D8GT. Un bon moyen de rentabiliser le Spider...

Par ailleurs, Peugeot Sport a signé un accord avec la Fédération Française du Sport Automobile afin que la THP Spider Cup intègre la Super Série FFSA pour deux ans.

Rallye

Peugeot au Moyen-Orient

C'est via la structure Kronos Racing, qui engage déjà les Peugeot en IRC, que le pilote saoudien Yazeed Al Rajhi participe au Middle-East Rally Championship (MERC) au volant d'une Peugeot 207 Super 2000. A noter que c'est le français Matthieu Baumel qui occupe le rôle de copilote au sein de cet équipage franco-saoudien.

Lors de la première manche du championnat, le Rallye International du Qatar, Yazeed Al Rajhi a terminé 2e de l'épreuve. Un bon début dans l'optique du championnat.



Peugeot 3008

Vaste et astucieuse

Repères

Quelques chiffres pour illustrer la capacité de chargement exceptionnelle du Peugeot 3008.

Largeur du coffre : 1030mm

Volume du coffre avec plancher niveau 1: 512 litres sous le cache bagage

Volume du coffre sièges arrière rabattus : 1604 litres

Dans l'objectif de faciliter le chargement du coffre, Peugeot a apporté au 3008 de nombreuses fonctionnalités.

Tout d'abord le volet « hobby », déjà présent sur le concept-car Prologue Hybrid4, il participe à l'aspect SUV du Peugeot 3008 et permet une ouverture du coffre en deux parties. Ce volet de coffre inférieur, une fois ouvert facilite le chargement d'objets lourds ou peut permettre de s'asseoir le temps de changer de chaussures ou simplement se reposer après une longue journée de marche. Soulignons que le volet « hobby » est très robuste puisqu'il autorise une charge de 200 kg répartie sur sa surface.

L'aménagement du coffre du Peugeot 3008 a également bénéficié d'un soin tout particulier. La hauteur de son plancher est modulable selon trois niveaux.

Niveau 1 : le plancher mobile se positionne au fond du coffre et offre ainsi l'espace de chargement maximum.

Niveau 2 : le plancher est aligné avec le hobby ouvert. Le volume du coffre se répartie alors de la manière suivante : un quart du volume total du coffre est disponible sous ce plancher, trois quart au dessus entre le plancher et le cache-bagages.

Niveau 3 : le plancher mobile est placé dans l'alignement du hobby fermé. La répartition du volume total du coffre est alors de 45 % sous ce plancher et de 55 % sous le cache-bagages.

A noter que ce plancher est résistant et léger (3,5 kg) ce qui est très appréciable à l'usage au quotidien.

Le coffre bénéficie d'un rangement ouvert à sa droite

et un logement fermé à gauche de 4,5 litres. De plus, un compartiment (jusqu'à 120 litres supplémentaires) peut être disponible sous le tapis de coffre selon la présence ou non, de la roue de secours homogène, d'une roue galette, d'un kit anti-crevaison ou bien de l'ampli du système hi-fi.

Le Peugeot 3008 ne s'arrête pas là et reçoit des équipements astucieux qui font la différence: éclairateur de coffre, crochet de fixation, cache-bagages rigide avec ouverture couplé au hayon, etc

Pour conclure le chapitre aménagement intérieure, le Peugeot 3008 dispose de nombreux rangements à l'intérieur de l'habitacle offrant près de 50 litres de volume utile.

Aux places avants, le conducteur et le passager ont à leur disposition dans la console centrale un volume de rangement conséquent de 13,5 litres. Ce rangement est agrémenté d'un petit panier de compartimentage amovible qui permet le dépôt de petits objets tel que téléphone portable, appareil photo, monnaie...

Texte : Bruno Bonavent

Photos : Automobiles Peugeot



Peugeot 3008

Sure et intelligente

Le nouveau Peugeot 3008 place la barre très haut en matière d'équipements de sécurité et de confort. Pas moins de quatre innovations technologiques majeures participent à la sécurité et au confort de conduite à bord de 3008.



Apparu pour la première fois sur un véhicule du groupe PSA avec la Citroën C6, l'affichage tête haute participe à la fois au confort et à la sécurité de conduite. Contrairement à la Citroën C6 où les informations sont projetées directement sur le pare-brise, sur le Peugeot 3008 elles sont réfléchies sur une lame translucide en polycarbonate. Cette solution évite d'avoir à traiter le pare-brise ce qui réduit donc le coût d'intégration de l'équipement.

Le conducteur a la possibilité de régler l'inclinaison, l'escamotage et la luminosité de l'affichage tête haute à partir des commandes de la façade technique.

Ce système, en série dès la finition Premium pack, permet au conducteur d'avoir accès aux informations relatives à sa vitesse, au régulateur/limiteur de vitesse et au Distance Alert, sans quitter la route des yeux.

Le Distance Alert est quant à lui une première sur un véhicule du groupe PSA. Présenté sur le concept-car Prologue Hybrid4 et maintenant sur Peugeot 3008, ce dispositif aide le conducteur à respecter les distances de sécurité. Associé à l'affichage tête haute, le Distance Alert permet de déterminer la distance de sécurité optimale simplement. Cette innovation devrait beaucoup faciliter les conducteurs qui jusqu'à présent devaient compter le nombre de lignes blanches pour savoir s'ils ne roulent pas trop près du véhicule qui le précède.

A noter que le Distance Alert fonctionne entre 70 et 150 km/h et que l'alerte de distance est paramétrable entre 0,9 et 2,5 s.

Au volant du Peugeot 3008, le conducteur sera dans un premier temps surpris par l'absence de levier de frein à main. Afin de répondre au cahier des charges du véhicule, Peugeot a doté le 3008 d'un frein de stationnement électrique de série sur toutes les ver-

sions. D'après le constructeur, ce choix a permis une architecture et un design moderne de la planche de bord, libérant un important espace de rangement dans la console centrale.

Le frein de stationnement électrique fonctionne de la manière suivante :

- au démarrage, lorsque le conducteur accélère le frein se desserre automatiquement
- à l'arrêt après la coupure du moteur le frein s'active sans intervention du conducteur

Ce dispositif va bien au-delà de la simple fonction de frein de parking puisqu'il est couplé à l'ESP. Ainsi, le frein de stationnement électrique est capable de gérer le dosage de l'effort à appliquer, en fonction de la pente, pour immobiliser le véhicule en toute sécurité. Rappelons que le conducteur peut à tout moment intervenir sur le frein de stationnement de façon manuel. Il est en effet possible de serrer, desserrer ou augmenter la force du serrage du frein de stationnement grâce à la commande situé sur la console centrale.

Autre équipement présent sur toutes les finitions de la gamme Peugeot 3008, l'aide au démarrage en pente baptisé « Hill Assist » par Peugeot. Cet équipement facilite les démarrages en côte de plus de 3% en maintenant serrés les freins pendant deux secondes après que le conducteur ait lâché la pédale. Ceci laisse au conducteur le temps de démarrer en douceur. Tout comme le frein de stationnement, ce dispositif est étroitement lié au calculateur ESP.

Texte : Bruno Bonavent
Photos : Automobiles Peugeot



Musée de l'Aventure Peugeot

L'exposition «Interdite» 1ère partie

Cette exposition est en quatre parties, mais comme il n'y a pas de sens particulier de visite, je fais le choix de vous la décrire par ordre chronologique des véhicules et non par leur positionnement «géographique»...



En bas à gauche, deux « protos » très anciens, habituellement présentés dans le musée : un quatri-cycle à moteur et une voiture à chenilles.

Ci-dessous, un châssis de 402 Diesel HL 50 (4 cyl. De 2.3l et 55 ch) de 1938, unique rescapé de la « Compagnie Lilloise des Moteurs » qui les fabriquait et qui a du cesser au début de la guerre.





Reportage

Page précédente et ci-dessous, un prototype de Jeep VSP de 1938, ancêtre du P4, suite d'une commande de 10 exemplaires du Ministère de la défense. Mais le marché ne fut pas signé et les exemplaires furent vendus à des particuliers... sauf celui-ci conservé par le musée.



En haut et en bas, 2 prototypes intéressants de 104 : 104 break et 104 berline trois corps, variantes qui n'ont pas été retenues à l'époque, mais qui le seront plus tard pour la 306 (break et tri-corps), la 206 (SW et Sedan), la 307 (SW et Sedan)...

Le projet 3 corps, conçu pour la demande de plusieurs pays européens, avec un vaste coffre, fut abandonné à cause de la lourdeur de la ligne. Remarquez la couleur originale et inédite et les jantes !... et l'arrière fait un peu Mercedes, non ? Le break est plus élégant, mais l'étude de marché ne laissait pas espérer un succès pour un petit break... La même conclusion sera faite avec la 205 et il faudra attendre la 206 SW pour voir un petit break avec le succès que l'on connaît... Peugeot a peut-être été trop frileux pour ce projet ?

Texte et photos : Sylvain Chavey



Ci-dessus et en bas de page, le centre de cette exposition c'est le coupé E27 de 1979, dessiné par Pininfarina et spécialement conçu pour conquérir le marché américain. Motorisé par un 2.2l de 165 ch, il atteint les 205 km/h. Les difficultés financières de Peugeot à l'époque et les risques du marché américain ont annulé ce projet... dommage, non ? Vous ne lui trouvez pas un petit air de Simca ou de Matra, non ?



Suite du reportage sur l'exposition «Interdite» le mois prochain



Les actualités

Peugeot et Citroën

3 millions de véhicules HDi FAP vendus dans le monde !

Inaugurée en mai 2000 sur la Peugeot 607, la technologie FAP équipe aujourd'hui 22 familles de véhicules du groupe PSA dont 1007, 207, 308, 407, 607, 807 et 4007 chez Peugeot.

Le 21 janvier, le 3 millionième véhicule équipé d'un FAP (Filtre à particule) à sortir des lignes de production fut une Peugeot 207 1.6 HDi. Rappelons qu'il y a 4 ans, en février 2005, le groupe avait produit un million de véhicules équipés de filtre à particule. Cette technologie a de beaux jours devant elle. En effet, la future réglementation Euro V rendra obligatoire les filtres à particules pour les nouveaux véhicules diesel à partir de septembre 2009.

Au delà de l'horizon 2010, PSA Peugeot Citroën déclare : «Le groupe met aujourd'hui à profit cette expertise unique pour continuer à optimiser le système FAP et développer des synergies de fonctionnement avec les dispositifs de réduction des oxydes d'azote, enjeu majeur de la future directive Euro VI à l'horizon 2014»

Partner Tepee 7 places

Présenté il y a tout juste un an, le Peugeot Partner Tepee complète son offre par une nouvelle version équipée de 7 places. Commercialisé courant février, le Partner Tepee rejoindra le club des véhicules de la Marque offrant 7 places parmi lesquels la 308 SW et la 807.

On trouve à bord l'agencement habituel de ce type de véhicule à savoir 2 sièges individuels en rang 1, 3 sièges individuels repliables et déposables en rang 2 et 2 sièges individuels repliables et déposables en rang 3. La transformation de l'aménagement intérieur est grandement facilitée par des sièges des rangs 2 et 3 repliables en portefeuille et déposables indépendamment.

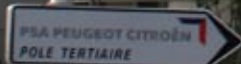
Enfin, ajoutons que le Partner Tepee 7 places sera proposé avec quatre motorisations et deux finitions : Loisirs et Outdoor. Les tarifs devraient débuter à 18.850€ pour la version 1.6 essence en finition Loisir et atteindre 22.450 € en Outdoor 1.6 HDi 110 FAP.



Citroën C3 Picasso

Grand dedans, petit dehors, telle est la devise du nouveau petit monospace de la

marque au chevron. Très attendu par le public, le C3 Picasso arrivera chez les concessionnaires Citroën le 13 février prochain. A cette occasion, nous tacherons de publier le compte rendu de notre essai dynamique dans le numéro de mars. Rappelons qu'il existera trois niveaux de finition: Attraction, Confort et Exclusive. Les tarifs de C3 Picasso s'échelonneront de 14 950 euros, pour la finition Attraction équipée du moteur VTi 95, à 22 250 euros pour la version Exclusive Black Pack équipée du moteur HDi 110 FAP Airdream.



Cheval vapeur

abréviation ch

Un cheval vapeur est défini comme 75 kg/m/s soit la puissance nécessaire pour soulever environ 75 kg sur une hauteur de 1 m durant 1 s. Historiquement, un cheval de trait est capable de tirer 75 kg à la vitesse de 1 m/s (soit 3,6 km/h). Un cheval vapeur est l'équivalent de 0,736 kW. Il exprimait la puissance réelle du moteur dans une unité qui dépendait du système de mesure choisi par chaque pays.

Allemagne : DIN (Deutsche Industrie Normen)

Italie : CUNA (Commissione Unificazione e Normalizzazione Autoveicoli)

USA : SAE (Society of Automotive Engineers)

Angleterre : BHP (British Horse Power)

Japon : JIS

Aujourd'hui, l'unité de mesure légale est le kilowatt (kW).

Châssis

Le châssis est constitué des longerons et des traverses. Ce qu'on appelle châssis complet d'un véhicule comprend le châssis, la suspension, les trains avant et arrière, la direction, les freins et les roues.

Collecteur d'admission

Capacité recueillant le mélange air/carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'une alimentation à carburateurs.

Capacité située entre le papillon du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection indirecte.

Capacité recueillant l'air à la sortie du filtre à air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'un moteur diesel ou à injection directe.

ce dernier, ce qui le rend irréversiblement inopérant. D'où la nécessité de disposer d'essence sans plomb lorsque les niveaux de dépollution exigés impliquent la présence d'un pot catalytique sur les véhicules.

pivotement de la roue avant et la verticale.

Collecteur d'échappement

Capacité regroupant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement. Pour les moteurs à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

Le mois prochain

Grand reportage au salon de Genève 2009

L'exposition de concept-car aux Invalides en image

Tout sur la nouvelle Peugeot 206+

Suite du reportage sur l'exposition «Interdite»

Les tarifs de la Peugeot 308 CC



FP Mag' N°14 – Février 2009

Direction de la rédaction : Guillaume Ollier , Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Chef de rubrique «Economie» : Jerome Quentin

Chef de rubrique «Sport» : Benoit Dumur

Ont collaboré à ce numéro : Sylvain Chavey (Exposition «Interdite»)

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Bruno Bonavent, Guillaume Ollier, Sylvain Chavey

ISSN : en cours / Dépôt légal : en cours

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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