



FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Janvier 2010

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°23

200 ans d'histoire
Retromobile

Essai comparatif

Peugeot 5008 2.0 HDi 150

Citroën Grand C4 Picasso



Reportage

Festival Automobile International



Sommaire



Éditorial

Fin de la trêve hivernale pour l'équipe de Forum-Peugeot. Nous avons repris nos appareils photos et nos bloc-notes pour vous proposer ce mois-ci deux reportages entre tradition et modernité. D'un côté, notre premier essai comparatif: un duel amical entre le Peugeot 5008 et son cousin le Grand C4 Picasso. Il s'agit d'une première dans FP Mag' puisque jusqu'à présent nous n'essayions pas de modèles concurrents. Ce match en annonce d'autres tant chez les marques françaises qu'étrangères. De l'autre, notre traditionnel reportage à Rétromobile qui cette année revêt une importance particulière : les 200 ans de Peugeot !

Bonne lecture

Bruno Bonavent

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essais

Duel 5008 / Grand C4 Picasso.....p 4

Nouveauté

L'actualitép 9

Reportage

Retromobile 2010p 10

Festival Automobile International p 12

Le groupe

L'actualité.....p14

Dico

Glossaire mécanique.....p15



En janvier, les ventes de voitures neuves ont poursuivi leur progression avec une hausse de 14%. Néanmoins, le rythme commence à s'essouffler ce qui n'est guère encourageant avec la réduction progressive de la prime à la casse.

Pour l'instant, les marques françaises semblent bénéficier d'un sursis avec une hausse de 30,1% des immatriculations le mois dernier. Cette bonne performance est à mettre sur le compte des offres promotionnelles des constructeurs qui compensent la diminution des aides de l'État.

Peugeot voit ainsi ses volumes progresser de 16,6 % par rapport à janvier 2009, avec 30 495 immatriculations.

Les derniers nés de la gamme: Peugeot 3008 et 5008 confirment leur succès avec 3,1 % de pénétration réalisant ainsi la meilleure performance des volumiques compacts du marché. Les bons résultats de 3008 et 5008 permettent à Peugeot d'enregistrer une bonne performance globale sur le segment M1 avec 6,1 % du marché.

Le segment des citadines a toujours le vent en poupe. Peugeot 206+ et 207 réalisent une part de marché de 8,2 % avec des volumes en hausse de 6,8 %.

Seule ombre au tableau, les volumes de vente en baisse de 21% de la Peugeot 308. A relativiser tout de même puisque 308 réalise une part de marché de 3 %.

Enfin, Peugeot déclare que les véhicules de la famille Tepee, Bipper et Partner sont très bien accueillis sur le marché avec une part de marché de 1 %.

source : CCFA / Automobiles Peugeot

Calendrier 2010

Du 4 au 14 mars : Salon de Genève 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

* Information non officielle



Face à face

Peugeot 5008 Citroën Grand C4 Picasso

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: SEBASTIEN RABATEL/BRUNO BONAVENT



Commercialisé depuis le 3 novembre 2009, Peugeot 5008 a permis à la marque d'occuper le segment des monospaces compacts. Trois mois après son lancement, 5008 affiche des volumes de vente qui dépassent les objectifs de la Marque (2700 immatriculations en deux mois).

Pour donner naissance au 5008, Peugeot a repris la plateforme technique du 3008. Les points communs avec le crossover du lion ne s'arrêtent pas là. En effet, les deux derniers modèles de la gamme Peugeot partagent de nombreux composants tels que la planche de bord et des éléments extérieurs comme les rétroviseurs.

Néanmoins, Peugeot 5008 possède son propre style. Le bouclier avant est complètement inédit et rompt totalement avec le style des calandres largement ouvertes des modèles actuels. L'aspect baroudeur du 3008 disparaît au profit de galbes adoucis sur les ailes avant et arrière. La ligne est plus élancée et fluide.

De son côté, Citroën Grand C4 Picasso reprend le design récemment insufflé par Jean-Pierre Ploué au double chevron. Fini les lignes fades et sans audace des années 90. Le style moderne du monospace Citroën suscitent le dynamisme et la robustesse.

Au volant

Tandis que le poste de conduite du 5008 est très proche de celui d'une berline, celui du Grand C4 Picasso est typiquement celui d'un monospace. L'assise est plus haute et la planche de bord à l'opposé du style de celle du 5008. Chez Citroën, on a choisi de regrou-

per les informations de conduite sur un afficheur digital central ou encore de supprimer la console centrale et déporter la commande de boîte de vitesse près de la planche de bord. Les occupants peuvent ainsi circuler librement dans l'habitacle. Autre point fort du Citroën, le pare-brise panoramique Grand Angle qui lui vaut le surnom de « visionspace ». Il procure une excellente visibilité et une luminosité hors du commun. Enfin, autre spécificité du Picasso: le volant à moyeu fixe qui regroupe différentes fonctions (climatisation, radio, etc.). A l'usage, le gain en ergonomie est peu appréciable, les commandes sous volant du 5008 se montrant tout aussi pratiques. Autre détail mal pensé, les commandes de climatisation situées aux extrémités de la planche de bord. Leur disposition est peu intuitive et perturbe le conducteur et le passager avant. Chez Peugeot, on a préféré le classicisme. La planche de bord reprend l'agencement de celle d'une berline avec un combiné derrière le volant regroupant les différents indicateurs. Le volant dispose d'un angle d'inclinaison très vertical, identique à celui de la 308. A bord, on a vraiment l'impression d'être dans un cockpit avec une instrumentation tournée vers le conducteur. L'affichage tête haute renforce cette similarité avec le monde de l'aéronautique.

Les sièges offrent un meilleur maintien latéral et plus de fermeté sur Peugeot 5008. Sur Grand C4 Picasso, nous avons plus apprécié leur moelleux y compris aux sièges du second rang. Nous avons beaucoup aimé



la sellerie Alcantara matinal très agréable au touché et qui rend l'habitacle chaleureux. Peugeot 5008 se contente de sellerie cuir en option nettement plus austère.

Enfin, sur nos deux modèles, la qualité des matériaux est de très bonne facture. Les ajustements sont impeccables et aucun bruit parasite n'est perceptible dans l'habitacle.

Vie à bord

Au chapitre des rangements, Grand C4 Picasso marque le pas sur son concurrent, en particulier aux places avant. Le monospace Citroën dispose d'une vaste boîte à gant ainsi que deux logements situés sur la planche de bord. Ces derniers séduisent par leur accessibilité et leur agencement. Il est par exemple possible d'y déposer des petits objets grâce à leur cloisonnement. Les versions équipées de boîte automatique ou pilotée bénéficient en plus d'un compartiment réfrigéré. Chez Peugeot, on se contente du strict minimum avec les vides poches dans les portes, une boîte à gant et un rangement dans la console centrale pouvant contenir deux bouteilles... d'un demi-litre. Aux places arrière, les deux monospaces font jeu égal: bacs dans les contre-portes, logements sous le plancher, etc.

Nos deux monospaces sont conçus pour accueillir sept passagers. L'habitabilité est donc ici un aspect très important. Grand C4 Picasso prend un léger avantage grâce à une longueur supérieure de 6 cm. Les passagers assis au second rang disposent d'un peu plus d'espace aux jambes et aux épaules. Mais la différence reste infime avec la 5008 qui offre tout de même beaucoup d'espace aux passagers. La modularité est identique sur les deux modèles. Les sièges du second rang sont individuels et de largeur identique. Ils

peuvent coulisser et être inclinés en fonction des besoins des passagers ou encore être rabattus pour faciliter l'accès au rang 3, totalement pliés pour accroître le volume du coffre ou encore retirés du véhicule. Les sièges du 3ème rang quant à eux s'escamotent dans le plancher pour laisser place à un espace de chargement totalement plat.

Par ailleurs, nous avons été séduits par la simplicité d'utilisation des sièges que ce soit chez Citroën ou chez Peugeot. Les sièges se manipulent sans effort et facilitent l'accès aux places du 3ème rang. Notez qu'une fois les sièges du 2nd rang avancés au maximum, l'espace aux jambes disponible au 3ème rang





est très correct pour deux adultes. Néanmoins, n'espérez pas y passer plusieurs heures. Les longs trajets se révèlent fatiguant en raison de la fermeté de l'assise et du dossier.

En configuration 7 places, le volume du coffre est minuscule avec 208 litres sur Grand C4 Picasso, 5008 fait encore pire avec 194 litres. Dans une configuration 5 places, Grand C4 Picasso dispose d'un volume de coffre oscillant entre 576 et 672 litres (norme VDA). Le monospace Peugeot fait un peu mieux avec un volume compris entre 580 et 679 litres. De plus, Peugeot 5008 est le seul à pouvoir rabattre le siège passager avant en tablette. Ainsi, il est possible de charger des objets d'une longueur de 2,76 mètres. Le Grand C4 Picasso reprend l'avantage en configuration deux places où le volume maximum atteint 1951 litres contre 1754 litres sur 5008.

Nous terminerons le paragraphe «Vie à bord» par les différents systèmes multimédia présents dans ces monospaces. Grand C4 Picasso dispose de série d'un autoradio mp3 de série mais notre modèle d'essai bénéficiait du Navidrive. Ce système inclus les fonctions de radio, navigation GPS, téléphone et lecteur audio mp3 (avec disque dur). Dans sa finition Premium pack,



5008 possède de série le WipNav qui offre les mêmes prestations que le Navidrive (sauf le disque dur). Notre véhicule était équipé de l'option Wip Com 3D qui ajoute une navigation 3D et un lecteur DVD (option indisponible chez Citroën pour l'instant). Enfin, les deux monospaces peuvent recevoir en option deux écrans intégrés dans les appuie-tête, un boîtier de connexion et deux casques Bluetooth. Dommage que la qualité des écrans soient inférieures à celle du Wip Com 3D.

Prestations routières

Nos deux modèles d'essai distillent tous deux un très bon agrément de conduite. Néanmoins, les deux véhicules disposent chacun

de leur propre philosophie. Peugeot 5008 offre un comportement routier digne d'une berline. Le train avant incisif est desservi par une direction précise. Quant au train arrière, il demeure imperturbable et apporte une grande stabilité en courbe à vive allure. L'ensemble procure énormément de plaisir au conducteur. Grand C4 Picasso quant à lui est un peu moins vif. On ressent à son volant une légère sensation de flou. La direction est plus légère et les mouvements de roulis sont net-



tement plus marqués. De plus, les suspensions du Citroën ont parfois tendance à pomper légèrement. En revanche, le confort de roulement est excellent que ce soit à basse ou à haute vitesse. Ce qui n'est pas le cas du 5008 dont les suspensions filtrent assez mal les irrégularités de la chaussée en dessous de 70 km/h. Sur ce point, Grand C4 Picasso prend l'avantage notamment grâce à sa suspension pneumatique arrière. Ce choix technique, exclusif chez Citroën, permet au Grand C4 Picasso de maintenir une assiette constante. De plus, elle offre la possibilité de faire varier la hauteur du seuil de chargement à l'aide d'une commande située dans le coffre. Peugeot 5008 se rattrape sur le bilan acoustique avec des bruits aérodynamiques très bien maîtrisés. Grand C4 Picasso fait un peu moins bien, probablement en raison de sa hauteur plus importante. Notez que nos deux modèles d'essai étaient équipés de vitrages latéraux feuilletés.



toutes ses aides à la conduite, certains inconvénients demeurent comme le rayon de braquage trop grand, souvent pénalisant lors de certaines manœuvres.

Motorisation

Peugeot 5008 et Citroën Grand C4 Picasso sont tous deux équipés du 2 litres HDi de 150ch. Cette motorisation, apparue cet été sous le capot du 3008, s'annonce de bon augure sur nos deux modèles d'essai. Du côté des performances, les deux monospaces font jeu égal. Ceci s'explique par une masse à vide très proche: 1593kg pour 5008 et 1613kg pour Grand C4 Picasso. Peugeot 5008 réalise le 0 à 100 km/h en 10 secondes et Grand C4 Picasso en 10,2 secondes. Les reprises sont tout aussi vigoureuses avec le 80 à 120 km/h en sixième abattu en 10,8 secondes sur 5008. Nous avons pu le vérifier lors de notre essai: nos deux monospaces repartent sans peine à 70km/h sur le

En ville

Malgré leur gabarit imposant, nos deux monospaces sont assez faciles à mener en milieu urbain. Les manœuvres de stationnement sont facilitées grâce à l'aide au stationnement avant et arrière (alertes sonore et graphique sur l'écran couleur) et au système de mesure de place disponible. Ce dernier utilise deux capteurs situés sur les côtés du pare-chocs avant pour calculer la longueur d'un emplacement de stationnement. Cette fonction très pratique est disponible de série chez Citroën sur la finition Exclusive mais reste une option chez Peugeot même sur Premium pack. Malgré





6ème rapport. Les accélérations sont plus que rassurantes même véhicule chargé. De plus, ce 2.0 HDi fait preuve de douceur et d'une grande souplesse au quotidien comme nous l'avions déjà constaté lors de notre essai du Peugeot 3008 2.0 HDi 150.

Enfin soulignons le fait que cette motorisation se montre très discrète sous le capot de nos modèles. Au ralenti, la mécanique est extrêmement silencieuse. Aucune vibration ne se fait sentir que ce soit dans le pédalier ou la planche de bord. Dès que l'on monte dans les tours, le niveau sonore s'accroît un peu plus dans l'habitacle de Grand C4 Picasso que du 5008 mais reste très acceptable tout de même.

Budget

Sur nos deux modèles d'essai, le 2.0 HDi 150 se montre relativement sobre. Grand C4 Picasso et 5008 affiche une consommation mixte de 5.9 L/100.

Enfin au chapitre rapport prix/équipement, nos deux monospaces ne sont pas logés à la même enseigne. Grand C4 Picasso dispose de série des projecteurs xenon, de l'aide au stationnement avant, de la mesure de place disponible et de 7 places contrairement au 5008. En revanche, Peugeot offre le toit en verre panoramique, les jantes 17 pouces et le WIP Nav. Au final, Peugeot 5008 reste moins cher d'environ 1000€ à équipement égal par rapport au Picasso.



Conclusion

Au terme de notre essai, nous avons découvert deux monospaces très réussis. Tous deux offrent des performances identiques et une habitabilité très proche mais se démarquent par un typage bien distinct. D'un côté, Peugeot 5008 séduira les incondionnels de la berline avec un châssis très rigoureux, une planche de bord conventionnelle et une position de conduite plus basse. De l'autre, Citroën Grand C4 Picasso privilégie une clientèle soucieuse de confort, d'espace et de bien être.



5008, on aime beaucoup

- Le comportement dynamique
- La longueur de chargement
- L'affichage tête haute
- La position de conduite
- La modularité
- Le tarif inférieur

C4 Picasso, on aime beaucoup

- La luminosité de l'habitacle
- La profusion de rangements
- La visibilité avant et arrière
- La suspension arrière pneumatique
- Le confort
- L'habitabilité

5008, on aime moins

- Les lacunes de rangements
- Le confort à basse vitesse

C4 Picasso, on aime moins

- Les suspensions trop souples
- L'ergonomie



La Peugeot 408 arrive en Chine

Jean-Marc Gales, Directeur Général, a présenté le 25 janvier à Pékin, à près de 300 journalistes chinois et plus de 700 représentants du réseau, la nouvelle Peugeot 408.



La Nouvelle Peugeot 408, qui affiche une longueur de 4,68 mètres et un empattement de 2,71 mètres, offre selon la marque une habitabilité record pour son segment. Esthétiquement, Peugeot 408 se différencie de la 308, naturellement par son profil tricorps, mais aussi par un bouclier avant inédit (que l'on retrouvera sur la 308 restylée cet été), des feux arrière spécifiques et de nouveaux rétroviseurs.

Peugeot EcoCup

A l'occasion du salon de Bruxelles, Peugeot a lancé une initiative originale avec l' Eco Cup. L'objectif de ce challenge est de parcourir 1000km avec une consommation de carburant la plus faible possible.

PEUGEOT ECO CUP

Ce grand concours est ouvert à 18 pays européens, quatre candidats seront engagés par pays sur quatre véhicules au choix : 207 HDi 90, 308 HDi FAP 110, 3008 HDi FAP 110 et 5008 HDi FAP 110. Les inscriptions à la « Peugeot Eco Cup » sont ouvertes depuis hier et jusqu'au 10 février 2010.

3008 encore récompensé !

Peugeot 3008 n'en fini plus de recevoir des prix et autres récompense. La dernière en date le Trophée de L'argus de l'automobile.



Ce prix distingue la 3008 pour son rapport prestations/coût de d'usage. Cette dernière notion prend en compte le prix d'achat, le coût d'utilisation, ainsi que la valeur résiduelle à 36 mois et 60 000 km.

Peugeot B1K

Peugeot a présenté en même temps que SR1 un concept deux roues. Cette étude s'inscrit dans le programme de nouvelle identité de la Marque.



Peugeot B1K est un vélo de course au design épuré. Il dispose d'un système de transmission sans chaîne innovant et d'une roue arrière dépourvue de tout rayon ou bâton.



Retromobile 2010

Peugeot célèbre son histoire

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: GUILLAUME OLLIER

Pour cette 35ème édition de Retromobile, l'Aventure Peugeot retraçait ses 200 ans d'histoire à travers une rétrospective de neuf modèles issus du Musée de Sochaux.

Comme chaque année, les clubs sont restés fidèles au rendez-vous et ont exposés leurs plus beaux exemplaires. Parmi les véhicules présents figurait un magnifique roadster 402 Dalmat de 1940 dessiné par le styliste Georges Paulin. On retrouvait une autre de ses œuvres avec une Peugeot 601 Eclipse de 1935, unique survivante parmi les 21 exemplaires produits. Aujourd'hui, son système de toit escamotable est repris sur les Peugeot 207 et 308. Autre modèle d'exception : une Type 161 Quadrillette de 1921 parfaitement conservée qui appartenait à Jules Peugeot.

Le véhicule le plus ancien exposé fut un break type 10 de 1894, l'ancêtre des versions SW actuelles. Le modèle présenté est équipé d'un bicylindre en V de 565cm³ et d'une boîte à 4 vitesses. A ses côtés, figurait un Type 69 « Bébé » de 1905, premier modèle de la société des Automobiles Peugeot. Aujourd'hui, la Marque perpétue cette appellation avec le concept-car BB1. Son ensemble propulseur moteur-roue et ses batteries lithium-ion lui confère une bonne vivacité en ville et une autonomie de 120 km. Le concept BB1 n'est pas sans rappeler un autre véhicule électrique de la marque : la VLV, qui fut produite durant la seconde guerre mondiale.

Retromobile fait également la part belle aux deux roues. Une expo Moto dédiée à un siècle de Peugeot présente 70 modèles construits entre 1903 et 1980. Du quadricycle au scooter en passant par les motos de course. Sans oublier les motos cross, les sportives et les moteurs du monocylindre au bicylindre en V.





Reportage



Ce type 69 fut le premier modèle baptisé «Bébé». Cette appellation fait référence à la catégorie à laquelle elle appartient: les voiturettes !

Cet authentique taxi 504 de 1995 a roulé dans les rues de Buenos Aires avant de rejoindre le musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux.



Cette année, Retromobile présentait une exposition de 70 modèles de moto construites entre 1903 et 1980.



Peugeot à l'honneur

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: BRUNO BONAVENT



Grand Prix du Plus Beau Supercar:
Aston Martin Rapide

Grand Prix du Plus Beau Concept Car:
BMW Vision EfficientDynamics

Grand Prix du Plus Bel Intérieur:
Citroën DS3

Grand Prix de l'Environnement :
Mitsubishi i-MiEV

Grand Prix du Design:
Jean-Pierre Ploue, Directeur des styles PSA

Grand Prix du Plus Beau Film Publicitaire:
Citroën C3 Shopping (Agence H)

Grand Prix de la Plus Belle Photo automobile :
Sebastien Vettel au Grand-Prix d'Abu Dhabi

Grand Prix du Plus Beau Livre automobile :
Cars & Stars, 50 years of dreams

Grand Prix de l'Architecture :
Circuit Yas Marina (Abu Dhabi)

Prix Spécial du Jury:
Ross Brawn (Formula 1 Championship 2009)

Palme d'Or décernée à Ferdinand Piëch

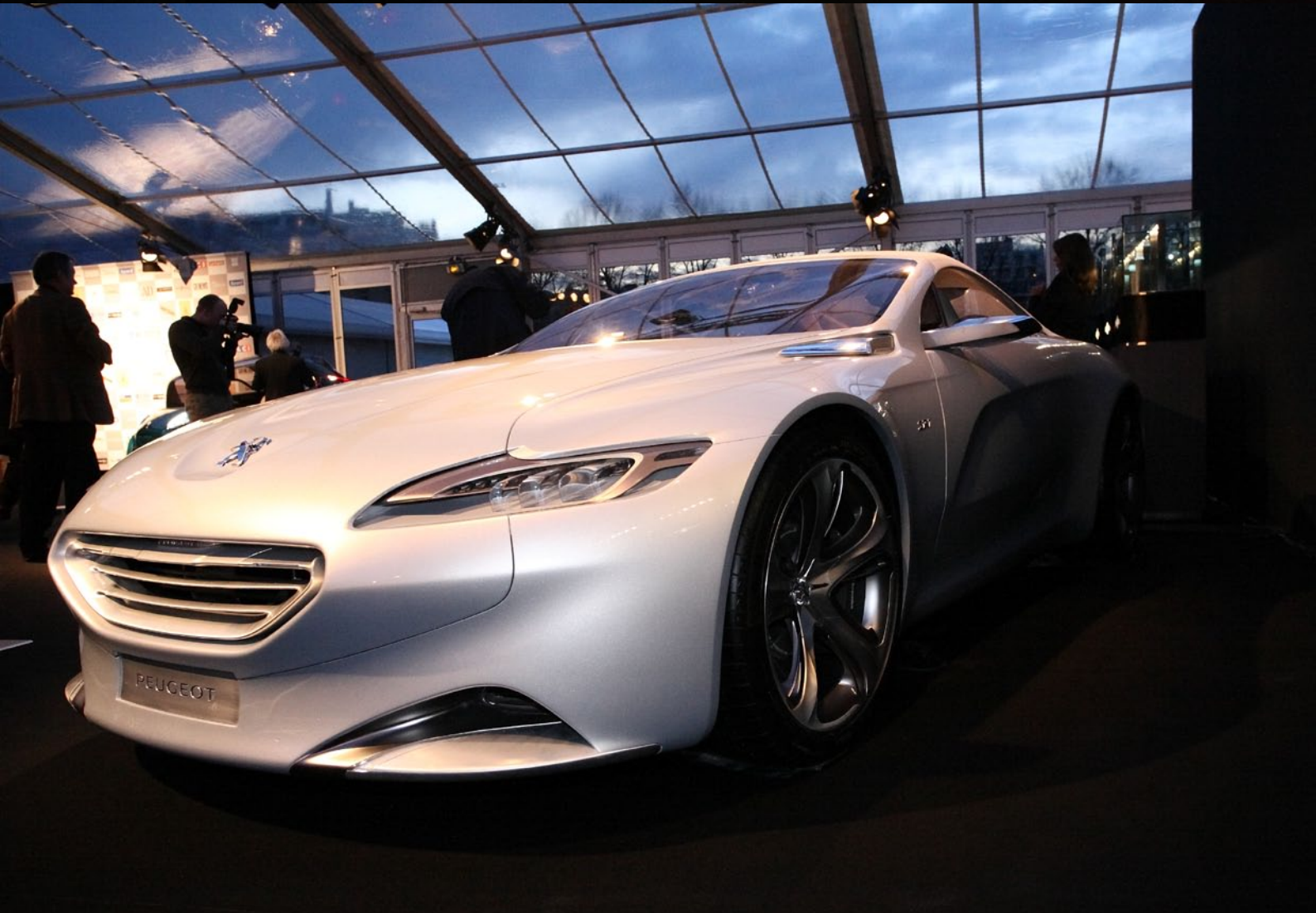
Depuis 2 ans, cette soirée se terminait par l'inauguration de l'exposition «concept cars». Cette année, les organisateurs n'ont pas souhaité reconduire l'événement qui était accessible au public pendant 10 jours. Mais rassurez-vous, l'exposition devrait faire son retour l'année prochaine.

La lauréate de l'élection de la plus belle voiture de l'année 2009 a officiellement été dévoilée ce soir. Il s'agit de la Peugeot RCZ. A ses côtés, la marque expose son nouveau concept Peugeot SR1 et la BB1

Cette année, le Festival Automobile International fête ses 25 ans à l'occasion de la cérémonie de remise des Prix du Festival. Cet événement est marqué par la révélation de la plus belle voiture de l'année ainsi que la remise des prix du jury.

Du 10 décembre au 24 janvier, les internautes du monde entier ont pu participer à l'élection de la plus belle voiture de l'année 2009. A l'issue des différentes phases du concours, une lauréate est ressortie des votes du public. Cette année le secret n'a pas pu être gardé puisque dès le 24 janvier, nous connaissions déjà l'heureuse élue. Mais ce soir c'est officiel ! **Peugeot RCZ est élu Plus Belle Voiture de l'année 2009.** Elle rejoint au palmarès les Peugeot 206, 406 et Coupé 406.

Rendez-vous incontournable des passionnés d'art et de design automobile, le Festival Automobile International récompense également ceux qui ont marqué le monde de l'automobile. Ces Grands Prix sont décernés cette fois-ci par un jury composé d'éminents représentants du monde du sport automobile, de l'architecture, de la mode, du design, de l'art et de la presse. Encore une fois, le groupe PSA Peugeot Citroën est à l'honneur !





L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

Nouvel accord entre PSA et BMW

BMW Group et PSA Peugeot Citroën ont signé le 27 janvier dernier à Paris, un accord pour une nouvelle étape dans leur coopération. Les deux groupes automobiles européens se sont engagés à développer la prochaine génération de moteurs 4 cylindres essence qui répondra à la norme EURO 6. De plus, PSA et BMW ont confirmé l'examen d'autres domaines de coopération, tant au niveau des composants que des systèmes, afin de bénéficier de synergies dans le développement, les achats et la production. A suivre...



DS3 entre les mains de la presse

Les essais presse de la nouvelle Citroën DS3 se sont déroulés il y a quelques jours. Les premiers articles sont plutôt positifs et relatent de nombreuses qualités telles que son confort, sa tenue de route et ses motorisations sobres et performants.



PSA PEUGEOT CITROËN
POLE TERTIAIRE

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 (environs moins 10%), les émissions et d'améliorer son rendement en éliminant les pertes par pompage inhérente au moteur 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 de Genève 2010

Essai Peugeot RCZ

RCZ



FP Mag' N°23 – Janvier 2010 - www.forum-peugeot.com

Rédacteur en chef : Bruno Bonavent
Conception : Guillaume Ollier
Relecture et corrections : Marc Bastin, Francis Gaume

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

© Tous droits réservés / Edition BMFIA
Ce magazine est indépendant de la société Automobiles Peugeot, dépositaire de la marque Peugeot.