



FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

JUILLET 2008

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°12

Nouvelle Peugeot 308 CC



DESIGN
504 Revival Concept



DOSSIER

Nouvelles interfaces
"audio & communication"



ZOOM

Les équipements de la
407 restylée



**Le Lion nous apporte du soleil.**

Nombreuses furent les personnes qui ont longuement attendue de voir officiellement le futur coupé-cabriolet de Peugeot. C'est maintenant chose faite ! FP Mag' vous livre plusieurs détails de cette 308 CC, et par la même occasion vous offre un reportage sur les « coupé-cabriolet » Peugeot.

Bonne lecture !

NOUVEAUTE**Peugeot 308 CC****p.5****REPORTAGE****Les « coupé-cabriolets »
Peugeot****p.9****Actualités**

Les chiffres p.3
Design p.4

Dossier

Nouvelles offres télématiques p.14

Sport

207 THP Val de Vienne p.15

Zoom

Équipements de la 407 restylée p.16

Le lion

Dessins des lecteurs p.17
Rétro : Peugeot P4 p.18
Multimédia : 308 SW 1/43^{ème} p.20

Le Groupe

C3 Streetlounge p.21

L'Automobile

Le Dico « Mécanique » p.22



Marché des voitures particulières :

Sur le mois de juin 2008, Peugeot réalise une pénétration de 16,3 %, quasiment stable par rapport à juin 2007 (16,5 %).

Sur ce premier semestre 2008, Peugeot affiche une pénétration de 17,3 % soit une progression en volume de 3,2 %

L'effet bonus/malus, sur le premier semestre, a largement contribué à dynamiser les ventes dans les segments B1, B2 et M1 (hors monospaces), sur lesquels Peugeot a une gamme bien placée en termes d'émission de CO2.

107 : Bien positionnée, la 107 confirme sa forte progression déjà observée les mois précédents : + 49,1 % par rapport à juin 2007, + 31,6 % au cumul des six mois et réalise 1,26 % de pénétration.

206 + 207 : Avec 8,42 % de pénétration sur le premier semestre, le couple 206+207 confirme sa position de leader du segment B2.

308 : La 308 poursuit sa progression sur le marché, confortée par le lancement commercial récent la 308 SW. Elle réalise à nouveau en juin sa meilleure pénétration : 4,23 % sur le mois pour 3,90 % au cumul.

Marché des véhicules utilitaires légers :

Sur le mois, Peugeot progresse plus que le marché (+ 8,5 %) et réalise sur le mois une pénétration de 17,2 %.

Au cumul des six mois, avec un volume en progression (+2,5 %), Peugeot affiche une pénétration de 17,7 %.

Au global VP+VU, sur six mois, Peugeot réalise 17,4 % de pénétration, correspondant à des volumes en progression de 3,1%.

Cette pénétration de 17,4 % gagne un point par rapport au second semestre 2007.

Le chiffre du mois : 632 000

A la fin du mois de mai 2008, près de 632 000 Coupés-Cabriolets étaient produits par Peugeot à l'intention des amateurs de cet art de vivre, faisant de la Marque le leader mondial de cette silhouette :

-457 500 Peugeot 206 CC puis 207 CC avec leur architecture 2 + 2, dans le segment des petites voitures (B),

- 174 500 Peugeot 307 CC avec ses quatre vraies places, dans le segment des voitures moyennes (M1).

Depuis le lancement de la 307 CC en 2003, la structure du marché des voitures plaisir s'est profondément modifiée avec un développement sensible de l'offre cabriolet à toit rigide rétractable aux dépens, des cabriolets à la capote souple, moins polyvalents et plus vulnérables.

Source : Peugeot

La Peugeot 504 Coupé revue par Jérôme Gallix

Le patron du style Peugeot a présenté à la presse le croquis d'un Coupé 504 au design actuelle. Cette étude de style pourrait préfigurer les futures orientations stylistiques de la marque.

Cette **504 Coupé** version 2008 reprend les dimensions de la 407. Elle préfigure à quoi pourrait ressembler le nouveau style de la marque dans les années à venir. Ce croquis puise son inspiration dans le passé et bien sur tout particulièrement sur une des plus belle oeuvre de Pininfarina. Cette nouvelle orientation stylistique coïncide les déclarations de Christian Streiff qui souhaite que les modèles Peugeot retrouve élégance bourgeoise, robustesse et confiance.

Selon les déclarations de **Jérôme Gallix**, le style des prochaines Peugeot pourra s'inspirer plus de son passé et notamment de ses modèles glorieux tel la 204, 205,504,...

**Peugeot 504 Revival Concept****Peugeot 504 Coupé 1977**

Source : Auto Bild



NOUVEAUTE

Peugeot 308 CC



Tant attendue, la nouvelle déclinaison de la gamme 308 est enfin dévoilée officiellement, avant sa présentation au salon de l'auto en Octobre.

Découvrez en images et en détails cette future lionne...



NOUVEAUTE



Présentée dans sa teinte blanc nacré, la nouvelle 308 CC sera sur le stand Peugeot en première mondiale au salon de l'automobile de Paris en octobre prochain. Nous connaissons déjà certains détails.

La Peugeot 308 CC dispose de prestations en progrès par rapport à la 307 CC. Le toit escamotable s'ouvre en 20 secondes soit 5 de moins de la 307 CC. De plus la cinématique s'affiche en temps réel sur l'écran couleur. Même si les chiffres n'ont pas encore été communiqué, Peugeot annonce une habitabilité arrière en hausse notamment grâce aux voies élargies et à la structure des sièges avants. Sous le capot du nouveau coupé cabriolet du Lion on retrouvera les plus récentes motorisations. En essence, seul le 1.6 THP 150 sera disponible au lancement. Même chose en diesel; une seule version le récent 2.0 HDI 140 Euro 5. Comme nous vous le disions ce matin, la **308 CC** bénéficie d'un châssis optimisé (voies larges, l'assiette abaissée) par rapport à la version berline. Toujours au chapitre sécurité active, le freinage sera assuré par des disques de 302 x 26 mm épaulé par un système ESP de série. Côté sécurité passive, la 308 CC n'est pas en reste avec une structure renforcée (Peugeot vise les 5 étoiles au test EuroNcap), un airbag latéral thorax/bassin, un airbag latéral tête (exclusivité mondiale), arceaux extractibles à déclenchement pyrotechnique (en cas de retournement).

...



Les sièges sont chauffants, et possèdent un système « Airwave »

A noter que les feux arrière à diode sont reconduits sur la 308 CC.





NOUVEAUTE



Afin d'offrir toujours plus de confort à ses occupants, Peugeot offre à son **coupé cabriolet** une climatisation intelligente adaptant sa stratégie à la silhouette cabriolet, des sièges chauffants, un « windstop » et... un système « Airwave » (une première chez Peugeot), véritable écharpe d'air chaud réglable en température/débit, orientation, implanté dans les appuie-tête avant.

Les autres équipements de confort sont nombreux :

- le verrouillage automatique télécommandé des rangements intérieurs (boîte à gants et rangement sous accoudoir central)
- la commande centralisée des quatre vitres
- la fonction spécifique « accès aux places arrière » avec sièges électriques
- la super condamnation des portes et le déverrouillage sélectif
- l'éclairage d'accueil à LEDs implanté dans les rétroviseurs extérieurs
- un coffre logeable recelant des espaces de rangements dédiés (dont un sous le tapis de coffre pour le « windstop ») et offrant une présentation de type écran. Sa capacité VDA est de 403 dm³ en coupé et 226 dm³ sous le tendelet en cabriolet (ou respectivement 465 l et 266 l en équivalent « eau »).

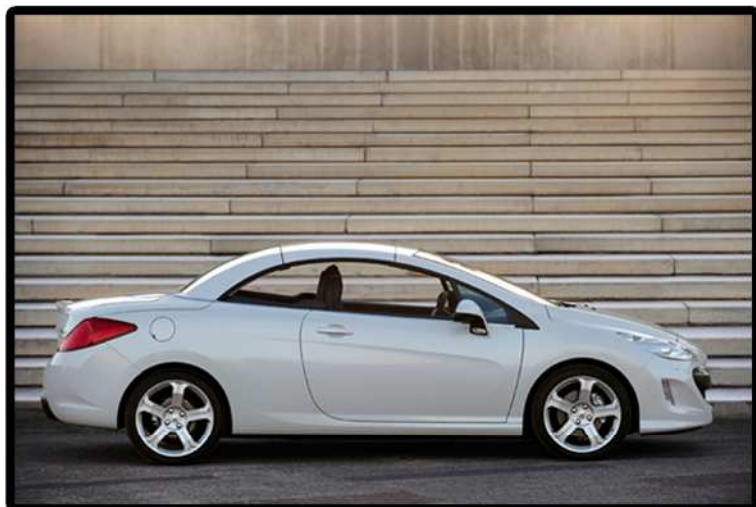


De plus, la **308 CC** pourra être équipée des tous derniers systèmes audio et communicant: WIP Sound, WIP Nav et enfin le WIP Com 3D (voir notre article page 14).



NOUVEAUTE

En image, le détail de la transformation de la 308 CC passant du Coupé, au Cabriolet en 20 secondes, grâce à son toit escamotable.

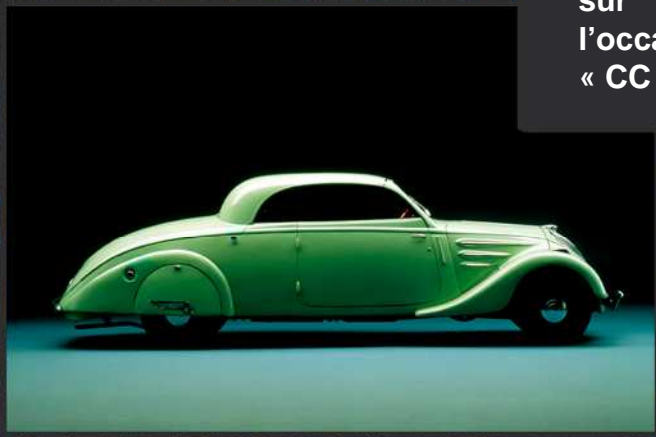


La commercialisation est prévue pour le premier trimestre 2009, les finitions devront être présentées lors de la présentation au salon de l'automobile.



Les "Coupé-Cabriolet" Peugeot

Du concept « Eclipse » à la 308 CC, de nombreuses années se sont déroulées. Nous vous proposons ainsi un reportage sur la naissance de ce concept à l'occasion de la présentation de la nouvelle « CC » la 308 CC.




402 Eclipse

Les "Coupé-Cabriolet" Peugeot

Le **coupé cabriolet** est une carrosserie automobile ouverte et découvrable grâce à un toit rigide escamotable dans le coffre, avec un pare-brise fixe, et des portes sans encadrement supérieur. Il peut être dérivé d'une berline ou d'un coupé. Ce type de carrosserie est un sous type du cabriolet. L'appellation coupé cabriolet est relativement récente et était à l'origine une appellation commerciale utilisée par Peugeot la première fois pour la Peugeot 206 CC.

Les premières voitures de ce type sont dues au styliste et ingénieur autodidacte Georges Paulin (1902-1942) qui a développé vers 1932 le système appelé "Éclipse" qui équipera dans un premier temps une Hotchkiss (jamais commercialisée) puis une Lancia Belna, mais surtout les Peugeot 301 et Peugeot 601 puis Peugeot 401d et Peugeot 601d et enfin la célèbre Peugeot 402.

De 1931 à 1935, Georges Paulin dépose plusieurs brevets, qui concernent le toit rétractable, le pare-brise rétractable, les phares rétractables. Son idée était d'offrir au client une voiture qui pourrait se transformer de coupé en cabriolet, de cabriolet en roadster... A cette époque Georges Paulin n'a pas d'argent (il n'en a jamais eu), il s'associe donc pour construire un premier modèle avec un apporteur de capitaux. Pour tout construit la voiture et la veille du salon de 1933, l'apporteur de capitaux exige 65% des droits sur l'exploitation de l'invention. Rupture. La voiture (ci-dessus) n'est pas présentée. Sur ce modèle le système est électrique et il faut 15 secondes pour ouvrir ou fermer le toit. En 1934, un membre de la famille de Georges Paulin avance les fonds nécessaires à la construction d'un second prototype. Ce coupé-cabriolet est construit par Pourtout sur un châssis de 301 Peugeot. Le concessionnaire parisien Emile Darl'mat s'enthousiasme pour ce type de voiture et amène Peugeot à les construire.

Georges Paulin




Les "Coupé-Cabriolet" Peugeot

Ainsi s'instaure la collaboration qui réunit George Paulin et Marcel Pourtout et, en 1935, les Peugeot 401 Eclipse et Peugeot 601 Eclipse, intégrées à la gamme Peugeot, sortent des ateliers de Bougival. Le brevet est ensuite cédé à la firme de Sochaux et les Peugeot 402 Eclipse sont construites sous licence à La Garenne. D'abord actionnée par un moteur électrique, la commande de la tringlerie se fait ensuite manuellement - pour des raisons de fiabilité. Essentiellement montée sur des coupés, la technique de l'Eclipse est également appliquée à des berlines.

En 2000, le lancement de la 206 CC à toit rétractable a constitué un événement historique pour la marque au lion. Brillante descendante de l'Eclipse, invention visionnaire, la voiture en a représenté la version moderne et a fait école. Son prix très abordable lui a assuré un succès commercial considérable, jusqu'à devenir le cabriolet le plus vendu en Europe. La 207 CC en assure la relève, quand la 307 CC cède sa place à la future 308 CC.



« Précurseur des « silhouettes plaisir découvrables » avec les élégantes 401, 601 et 402 « Eclipse » des années 30, Peugeot porte dans ses gènes ce concept automobile consistant à rouler suivant l'envie, en coupé ou en cabriolet, par la magie d'un toit rigide rétractable dans le coffre. »

Peugeot





Les "Coupé-Cabriolet" Peugeot



Peugeot 301 Eclipse

1934

Production : inconnue



Peugeot 401 Eclipse

1934-1935

Production : 79 unités

Coupé-Cabriolet à toit en tôle rétractable électriquement l'Eclipse, fruit de l'imagination du styliste Georges Paulin, commercialisée par Peugeot en octobre 1934, il apparaît comme le premier coupé-cabriolet de série de l'histoire.



Peugeot 601 Eclipse

1934-1935

Production : 21 unités



Peugeot 402 Eclipse

1934-1935

Production : inconnue

Cette série spéciale de Peugeot 402 coupé cabriolet est produite par Peugeot avec le brevet du designer Georges Paulin, inventeur du premier système de [Hard Top](#) (capote en dur rétractable) automatisé pour automobile baptisé Eclipse qui s'escamote entièrement dans le coffre de la voiture par un mécanisme hydraulique en 5 secondes.



Les "Coupé-Cabriolet" Peugeot



Peugeot 206 CC

Lancement commercial : Décembre 2000
Production : 369 600 unités

Au salon de Genève 1998, Peugeot affiche sur son stand son prototype baptisé 206 coup cœur, une version coupé cabriolet de la 206, avec un toit rigide escamotable.



Peugeot 307 CC

Lancement commercial : 22 Septembre 2003
Production : 174 500 unités

C'est au salon de Paris 2002 que le concept-car 3coeur7 est dévoilée, une future version coupé cabriolet de la 307, toujours avec le principe du toit escamotable.



Peugeot 207 CC

Lancement commercial : Février 2007
Production : 64 600 unités (toujours commercialisée)

Le concept-car 207 CC e-pure est présenté lors du salon de Genève 2007. La version finale est commercialisée rapidement.



Peugeot 308 CC

Lancement commercial : Premier trimestre 2009
Production : inconnue

La 308 CC vient tout juste d'être dévoilée, c'est la seule Peugeot de sa catégorie qui n'a pas connu de concept-car.

Télématique

A l'occasion du lancement de la nouvelle 407, Peugeot met à jour son offre « audio & communication ». La dénomination **WIP** (World in Peugeot) remplace les appellations **RD4**, **RT4**, etc.

Le système **WIP Sound** reprend les fonctionnalités de l'autoradio de base **RD4** auquel peut s'ajouter la lecture de fichier mp3 et le kit main libre Bluetooth (selon les finitions). Le **WIP Sound** est majoritairement proposé de série sauf sur l'entrée de gamme où il est facturé 380€.

L'offre haut de gamme reste quasiment inchangée. Baptisé **WIP Com** (officieusement **RT5**), elle s'appuie principalement sur le **RT4**.

- Disque dur 30go
- Fonction jukebox
- Ecran 16/9 couleur (résolution 480x234 ou 800x600 sur 407)
- Navigation GPS
- Reconnaissance vocale
- Connectivité RCA vidéo permettant de visionner un film (à l'arrêt), en plus des fonctions audio
- Services Peugeot urgence et Peugeot services mobiles

Petite nouveauté : le port USB qui permet de connecter un baladeur numérique pour lire ou enregistrer des données sur le système **WIP Com**. Le **WIP Com** est disponible sur l'ensemble de la gamme en série ou en option à 2170€

A noter qu'une version **WIP Com 3D** (ou **NG4**) sera disponible cet automne sur Peugeot 308. Cette déclinaison sera capable d'afficher une 3D réelle et non une simple perspective comme les **WIP Com** et **WIP Nav**. De plus, il disposera d'un lecteur DVD et d'un écran haute résolution (800x600).



WIP Com 3D
sur 308 CC



WIP Nav
sur 407 restylée

Derrière ce lifting nominatif se cache une réelle nouveauté, le **WIP Nav** (ou **RT5 Eco**) ! Il s'agit d'un système totalement nouveau qui s'intercale entre le **WIP Sound** et le **WIP Com**. Le système inclus les fonctions suivantes :

- Façade de 1,5 ISO
- Autoradio tri-tuner
- Lecteur CD au format MP3 et WMA
- Navigation GPS avec cartographie de fourniture Navteq, concernant 40 pays d'Europe. Elle est stockée sur SD card de 4 Go. Elle dispose d'une fonction Info-traffic avec filtrage et fonction « dévier ». Sa fonction « POI » dispose d'un grand nombre de rubriques.
- Prises auxiliaires RCA pour équipement audio nomade dans la boîte à gants,
- Compatibilité avec le boîtier « accessoires » USB box disponible en après-vente.
- Ecran couleur 7 pouces 16/9e
- Cinq ambiances graphiques permettant de personnaliser son écran
- Connexion Bluetooth permettant de téléphoner en mains libres.

Cette offre ravira ceux qui trouvent le **RT4** (**WIP Com**) trop cher tout en proposant la navigation GPS et le kit GSM main libre. Le **WIP Nav** sera proposé cet automne sur la nouvelle 407 de série sur Premium, Premium pack et Féline ou en option à 1000€. Pour le reste de la gamme: 207, 308 et 807 pourront recevoir cet équipement en fin d'année.

**Coupe 207 THP : Val de Vienne**

Ce week-end, la Coupe 207 THP faisait son retour sur le tracé du Val de Vienne au sein de la Super Série FFSA. A l'issue d'un doublé, Romuald Jolivièr prend la tête du championnat.

Lors de la première course, parti 9e sur la grille de départ, Jolivièr remonte ses principaux concurrents et finit à la seconde place. Bellinato qui termine premier sera exclu de la course suite à un comportement antisportif. C'est finalement Jolivièr qui se voit remettre la première place.

Lors de la seconde course, Jolivièr part en pole position et conserve son avantage tout le long de la manche. Auteur d'un doublé, Romuald Jolivièr s'installe au sommet du classement de la **Coupe 207 THP**.

Rendez-vous les 18-19-20 juillet 2008 pour la prochaine épreuve à Spa-Francochamps.

Course 1 :

1. R. Jolivièr, 13t. en 26'53"542
 2. M. Carrée à 0"377
 3. Q. Morel* à 4"284
 4. E. Trémoulet* à 5"104
 5. E. Coppens à 5"583
 6. M. Lambert* à 7"246
 7. N. Tardif à 11"521
 8. L. Fresnais à 13"436
 9. J. Bigeargeas à 17"127
 10. G. Paganini* à 18"706
- Meilleur temps : M. Lambert, 2'03"507
Pole position : L. Bellinato, 2'04"416

Course 2 :

1. R. Jolivièr, 13t. en 26'50"017
 2. S. Palette* à 2"348
 3. E. Coppens à 3"851
 4. Q. Morel* à 8"121
 5. M. Lambert* à 8"641
 6. E. Trémoulet* à 9"476
 7. L. Fresnais à 11"075
 8. N. Tardif à 11"829
 9. S. Roux à 18"428
 10. G. Paganini* à 19"424,
- Meilleur temps : R. Jolivièr, 2'03"420
Pole position : R. Jolivièr, 2'03"141.

Championnat :

1. R. Jolivièr, 90 pts
 - 2ex. L. Fresnais et Q. Morel*, 64
 4. L. Bellinato, 58
 5. F. Priez, 52
 6. E. Coppens, 47
 - 7ex. M. Carrée et M. Lambert*, 39
 9. E. Trémoulet*, 35
 10. S. Palette*, 32,
- *pilotes juniors (-25 ans)

**sur les
équipements
de la 407
restylée**



**FELINE
Premium Pack**

+

- Chargeur CD - Pack Cuir - Pack Premium -
- Peinture métallisée -
- Projecteurs Xénon et lave-projecteurs -
- Sièges avant chauffants - Système Hifi JBL -
- Vitres latérales feuilletées acoustiques -

En + sur 407 SW

- Vitres latérales arrière et lunette arrière surteintées -

**PREMIUM PACK
Premium**

+

- Aide sonore et graphique au stationnement avant et arrière -
- Détecteurs de sous-gonflage -
- Jantes Alliage 17" (16" sur 1,6L HDi 16V 110ch et 18" sur V6 2,7L HDi 24V 204ch)
- Projecteurs Xénon et lave-projecteurs sur V6 2,7L HDi 24V 204ch -
- Sièges avant électriques - Surtapis avant et arrière -

**PREMIUM
Confort Pack**

+

- Accoudoir central arrière avec rangement -
- Air conditionné automatique bi-zone -
- Jantes Alliage 16" (17" sur 2,2L HDi 16V 170ch BVM6) -
- Lève-vitres arrière électriques et séquentiels avec antipincement -
- Pack Visibilité - Pare-brise feuilleté acoustique -
- Pommeau de levier de vitesse habillé de cuir -
- Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement -
- Rétroviseur intérieur photosensible -
- Sécurité enfant électrique - Navigation / kit mains libres WIP Nav * -

En + sur 407 SW

- Siège passager modulaire -
- Toit panoramique en verre avec vélum électrique et séquentiel -

CONFORT PACK

- 7 airbags (frontaux, latéraux avant, rideaux et genoux -conducteur) -
- Air conditionné automatique - Direction à assistance variable -
- ESP, ASR, ABS, REF et AFU -
- Grille d'entrée d'air chromée - Limiteur et régulateur de vitesse -
- Ordinateur de bord
- Pack Look - Poignées de portes peintes couleur caisse -
- Projecteurs antibrouillard -
- Radio CD MP3 WIP Sound - Volant cuir -

En + sur 407 SW

- Barres de toit aluminium -
- Lunette arrière surteintée ouvrante -

Confort Pack : de 22 000 € à 25 900 €

Premium : de 24 100 € à 30 100 €

Premium Pack : de 27 000 € à 36 500 €

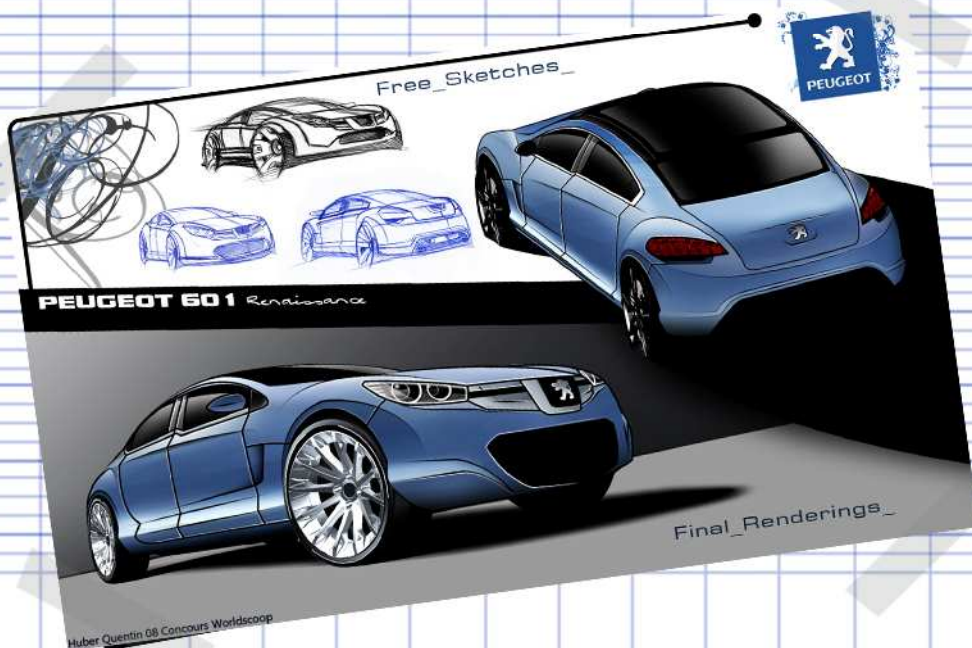
Féline : de 31 700 € à 39 800 €





Goldo 508 Coupé

Nicou 908 HDi FAP



Plouf 601 Renaissance



PEUGEOT 1/43



308 SW - Provence Moulage



Dernière nouveauté Peugeot dans le monde des miniatures, la 308 SW de chez Provence Moulage au 1/43^{ème}. A vue d'œil il s'agit d'une version Féline avec un intérieur Grège, et la teinte Bleu Tauranga. Domi67 nous offre quelques photos...

Ref. PM0009

Prix : 34€



La collection de la série « 308 » de Domi67 se complète !



Peugeot P4

Encore utilisé de nos jours, le **P4** est un véhicule léger à quatre roues motrices produit par Peugeot et utilisé par l'armée française sous la désignation de **Véhicule léger tout-terrain**. L'origine du P4 est en fait le Mercedes-Benz Classe G mais les équipements et moteurs sont de Peugeot. C'est dès la fin des années 1960, que l'armée française, dans l'optique de remplacer ses 10 000 Jeeps, fait appel à ce nouveau véhicule. Bien sûr ce besoin est caractérisé par plusieurs contraintes : pouvoir transporter 4 personnes avec leur paquetage et un poste radio, ainsi que posséder une aptitude à l'aérotransport et au parachutage.

Après de nombreux problèmes, ce ne fut qu'à la fin des années 1970 que la conception d'une remplaçante de la Jeep est réellement lancée. Un accord est conclu entre Peugeot et Mercedes afin de répartir à 50/50 la construction du nouveau véhicule militaire. Peugeot installe alors sur la Classe G le moteur de sa 504, la boîte de vitesses de sa 604, des circuits électriques, réalise le soudage de la caisse et assure le traitement en cataphorèse. Tout le reste est fabriqué par le constructeur allemand qui n'accorde pas à Peugeot la possibilité d'exporter le véhicule baptisé P4 ailleurs que vers les pays d'Afrique liés par un accord de défense avec la France. L'usine de Sochaux se charge de l'assemblage final de la P4 et un premier prototype roule dès 1978 et commence une longue série d'essais avec notamment un rallye dans le Sud algérien avec deux P4, l'un à essence, l'autre à moteur diesel.

L'armée française commandera d'abord 15 000 exemplaires de la P4 (essence et diesel confondus) en 1981, commande qui sera ramenée à 13 500 unités suite à la baisse des effectifs de l'armée de terre. À partir de 1985, la production sera transférée sur l'usine Panhard de Marolles-en-Hurepoix où 6 000 véhicules seront produits.

Une déclinaison civile fut proposée sous la même appellation mais ne rencontra pas un franc succès à la vente en raison d'un prix élevé et d'un rapport masse du véhicule / puissance du moteur défavorable. Environ 80 P4 furent blindés pour participer à des opérations en Ex-Yougoslavie. Ils seront désignés "P4 P" (P pour Protégés, voir ci-après).

La suite de l'histoire du P4 se déroule encore de nos jours sous les drapeaux de l'armée française, comme le témoignent ces différentes photos, prises lors du défilé du 14 juillet 2008.





Quelques versions du P4...

Le P4D

En 1992, l'armée de Terre décide de doter ses P4 essence de moteurs diesel. La transformation des P4 en P4D (=DIESEL) est confiée à Panhard (1300 VLTT) et aux Établissements régionaux du matériel. Le moteur choisi est le même moteur Peugeot 2.5L que la version diesel d'origine.

Le P4P

P4 P pour P4 Protégé : il s'agit d'une version blindée produite à 80 exemplaires dans les années 90. Une version Blindée à été fabriquée à la demande de Peugeot par les Établissements CBH (Constructions Blindées d'Hardricourt). Cette version a été évaluée par l'Armée Française et commandée par la Marine pour la protection des sites sensibles. Cinq versions différentes ont été fabriquées.

P4 CBH AKIS 2400

P4 CBH SUPER AKIS 2850

P4 CBH 3120

Les dimensions de 2400-2850 et 3120 correspondaient à la longueur des châssis. Des P4 Blindés CBH ont été fabriqués pour une utilisation au LIBAN. Une opération Constructeur et le GIGN a été effectuée en Novembre 1988 pour essais de roulage sur 24 heures. La P4 Blindé CBH AKIS bleu gendarmerie a effectué la distance de 1000 km à la moyenne de 134.5 km/heure et la distance totale de 3180 km en 24 heures soit un moyenne de 132.5 km/heure avec 4 hommes à bord. La motorisation était un 2.5 litres turbo échangeur modifié par CBH qui avait une puissance de 150 cv. Ce record ne fut pas homologué à la demande de la Gendarmerie.

Le P4 SAS

Version de la P4 pour les Forces spéciales dont le 1er RPIMa. Elles sont équipées pour avoir une grande puissance de feu et une grande autonomie :

Une mitrailleuse MIT50 (calibre 12,7 mm) en coaxial

Une mitrailleuse de type ANF1 (calibre 7,62 mm)

Du matériel de franchissement...



© Guillaume O.



**Nouveauté
Citroën C3 Picasso**



Avec la **C3 Picasso**, Citroën s'attaque directement aux leaders du segment des petits monospaces (Renault Modus, Opel Meriva,...). Pour affronter la concurrence, C3 Picasso dispose d'atout solide: son design, sa compacité (4,03m), son habitabilité et ses motorisations. L'auteur du concept "Visiospace" se devait d'offrir à sa petite dernière une visibilité remarquable tant au conducteur qu'aux passagers. Ainsi, **C3 Picasso**, bénéficie d'une surface totale vitrée de 4.52m² (avec toit en verre panoramique). A bord, les occupants disposeront de nombreux rangements dont un coffre gigantesque pour son gabarit de 500 litres. La planche de bord reprend la position centrale du combiné d'instrumentation de son aîné et bénéficie d'un traitement bicolore. Dès son lancement, quatre moteurs seront disponibles : diesel 1.6 HDi 90, 1.6 HDi 110 essence et 1.4 16v 95ch , 1.6 16v 120ch. La **C3 Picasso** sera exposée en première mondiale au Mondial de l'Automobile 2008 à Paris en octobre.



« Bandage »

Le bandage désigne l'ensemble pneumatique-chambre à air-valve. Le pneumatique est formé d'une carcasse (nappes de toiles enrobées de caoutchouc) dont les couches forment les plis) et de talons contenant chacun une tringle circulaire en fil d'acier. Carcasse et talons sont noyés dans la gomme-caoutchouc d'une bande de roulement sur laquelle est taillé le profil. Sur la majorité des véhicules de grande série, les pneumatiques sont tubeless (sans chambre à air, remplacée à l'intérieur par une couche étanche).

« Barre antiroulis »

Barre, généralement ronde et en forme de U, fixée au châssis et reliée aux roues droite et gauche à ses extrémités. Cette élément déformable permet de contrôler par son élasticité et sa raideur la tendance au roulis d'u véhicule dans un virage.

Plus la barre est rigide et plus le confort et l'information de la limite d'adhérence au conducteur est diminués. La différence de rigidité des barres de l'essieu avant et arrière donne au châssis une tendance au sous-virage ou au survirage.



« Bielle »

Pièce qui relie le piston avec le vilebrequin. La bielle est généralement en acier forgé, parfois en alliage d'aluminium.

« Bloc moteur »

Le bloc est le partie du moteur (généralement en fonte d'acier ou en alliage d'aluminium coulé sous pression) qui est fermée en bas par le carter d'huile, et en haut par la culasse. Les anciens moteurs (avant 1920 environ) n'avaient pas de culasse, les moteurs sont des sans-culasse. Le bloc est usiné pour recevoir le vilebrequin, les chemises des cylindres et les circulations de liquide de refroidissement et d'huile.

Dans le prochains numéro : « Canister », « Carburant », « Carrossage », « Carter », « Catalyseur ».

www.Forum-Peugeot.com



Crédit photos

Page 1 : Peugeot, Auto Bild,
Pages 2,3 : Peugeot
Page 4 : Auto Bild, Peugeot
Pages 5,6,7,8,9 : Peugeot
Page 10 : Peugeot, Georges Paulin
Page 11 : Peugeot
Page 12 : Peugeot, Film « Le Schpountz »
Pages 13 ,14 : Peugeot
Page 15 : Peugeot Média
Page 16 : Peugeot
Page 17 : Goldo, Nicou, Plouf
Page 18 : Domi67
Pages 19,20 : Guillaume O. (Bob113)
Page 21 : Citroën
Pages 22,23 : Peugeot

FP Mag' N°12 – Juillet 2008

Graphisme : Guillaume Ollier (Bob113)

Mise en page/Textes : Guillaume Ollier (Bob113)

Articles : Guillaume Ollier (Bob113), Bruno Bonavent (Cerruti)

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

© Tous droits réservés

Un an de FP Mag'

Ce numéro 12 de Forum Peugeot Magazine montre que le e-magazine a connu beaucoup de succès pendant un an, nous tenons à remercier les lecteurs et lectrices, et nous vous souhaitons de bonnes vacances !

