



FP MAG

LE MAGAZINE DU LIÉVRE

juin-juillet 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°18

Nouveauté Peugeot 5008



Essai

4007 2.2 HDi 156 FAP

Sport

24H du Mans: la victoire !



Éditorial

Une victoire méritée

Le doublé des Peugeot 908 au 24h du Mans est une victoire tant attendue. En effet, comme vous le savez, en 2007 et 2008, les Lionnes équipées du V12 HDi FAP étaient très proches de la victoire. C'est donc avec joie que l'équipe de Forum Peugeot se joint aux nombreux supporters pour exprimer toutes ses félicitations aux pilotes, ainsi qu'à l'ensemble des personnes du staff Peugeot Sport.

Une autre victoire est sûrement en train de se réaliser, c'est celle du succès du nouveau Peugeot 3008. Au moment où j'écris cet édito, le Forum compte déjà près de 90 commandes répertoriées par les membres inscrits !! Je leur souhaite une bonne attente, ainsi que de bonnes vacances à tous les lecteurs de FP Mag'.

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

Peugeot 4007 2.2 HDi 156 BVM6....p 4

Nouveauté

Actualitésp 7

Peugeot 5008p 8

Nouvelle Peugeot 207p 10

Sport

24H du Mans.....p 12

Le groupe

Actualités.....p15

Dico

Glossaire mécanique.....p16



Enfin de bonnes nouvelles du côté des ventes ! Dans un contexte économique toujours très morose, Peugeot améliore sa performance avec 17,1 % de part de marché pour 35 322 immatriculations, en progression de 14,5 % par rapport à Mai 2008.

Début très prometteur pour Peugeot 3008 qui, à l'issue de deux mois de commercialisation dans 9 pays dépasse ses objectifs avec plus de 17 000 commandes, soit un résultat significativement supérieur aux attentes de la Marque.

Notez également que l'accueil favorable observé au lancement de la 206+ se confirme avec 49 000 immatriculations et que la 308 CC a franchit le seuil des 9 000 immatriculations pour son troisième mois de commercialisation.

A l'international, la Marque enregistre également des performances encourageantes au cours du première semestre 2009.

- Amélioration de la part de marché en Russie de 0,8 point à 2,2 %
- Progression des ventes en Chine de 5,2 %

Pour conclure, signalons que 42% des ventes en 2009 sont réalisées hors Europe.

Calendrier 2009

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

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

Septembre : présentation officielle du Coupé 308 (T75)*

Du 15 au 27 septembre : salon de Francfort

19 septembre : Héritage Festival Autodrome à Montlhéry

Novembre : commercialisation du Peugeot 5008

Courant décembre : commercialisation 3008 2.0 HDi 163 BVA

Calendrier 2010

Du 22 janvier au 31 janvier : Salon Retromobile 2010

Courant février : commercialisation du Coupé 308 (T75)*

Du 4 au 14 mars : Salon de Genève 2010

* information non officielle



4007 2.2 HDi 156 FAP Premium

L'essai du SUV du Lion



Premier SUV de la marque au Lion, Peugeot 4007 soufflera sa seconde bougie dans quelques semaines. Après deux années de carrière, quels sont ses atouts ? Ses faiblesses ? La réponse dans notre article.

Commercialisé le 12 juillet 2007, Peugeot 4007 a permis à la marque de se positionner sur le segment des SUV. Pour donner naissance au Peugeot 4007 et Citroën C-Crosser, PSA s'est associé à Mitsubishi. Ainsi, les deux SUV du groupe reprennent la structure de l'Outlander. Peugeot 4007 se différencie des autres modèles par son bouclier avant largement ouvert, les phares effilés et ses feux arrière spécifiques.

Peugeot a également apporté quelques retouches au châssis avec notamment la présence de combinés ressort/amortisseur séparés et d'une direction recalibrée. Enfin, sous le capot, la motorisation 2.2 HDi 156 est d'origine PSA et ce même sur la version Mitsubishi.

A bord, si l'on fait abstraction du lion sur le volant, la planche de bord est strictement identique à l'Outlander. A part les compteurs et le galbe de la partie centrale de la planche de bord qui rappellent un peu ceux de la 207, on ne retrouve pas l'ambiance qui caractérise les dernières Peugeot. Les plastiques sont durs et les ajustements demeurent perfectibles. Heureusement, aucun bruit parasite de mobilier ne vient perturber l'habitacle, même sur les chemins les plus accidentés. Globalement, l'ergonomie est plutôt correcte. Le rap-

pel des commandes sur le volant est très pratique à l'usage tout comme l'écran tactile du système audio et de navigation. En revanche, la console de climatisation est située bien trop bas. C'est d'autant plus gênant qu'il n'y a pas de rappel de la température de consigne à l'écran. Enfin, signalons que la climatisation est seulement mono-zone et ceci même sur la version haut de gamme : Féline.

Les rangements aux places avant sont nombreux et variés : deux boîtes à gant dont une réfrigérée, des portes bouteilles sur la console centrale et un porte gobelet côté conducteur, un rangement pour lunettes près du plafonnier et enfin un vaste logement sous l'accoudoir central.

Les sièges avant souffrent d'aucun reproche. Larges et confortables, ils conviendront parfaitement aux longs trajets. Les sièges arrière, quant à eux, sont un peu plus fermes sans pour autant que cela nuise au confort. L'habitabilité arrière est très généreuse pour trois adultes. La garde au toit est plus que suffisante et la banquette coulissante offre un bel espace aux jambes. Là aussi, les rangements sont nombreux avec de larges bacs dans les portes pouvant accueillir des bouteilles ou encore deux logements destinés à des canettes dans l'accoudoir central.

Sur route, Peugeot 4007 se révèle très plaisant à conduire. Le comportement routier se rapproche assez d'une berline avec des mouvements de caisse bien maîtrisés et des suspensions isolant bien de la



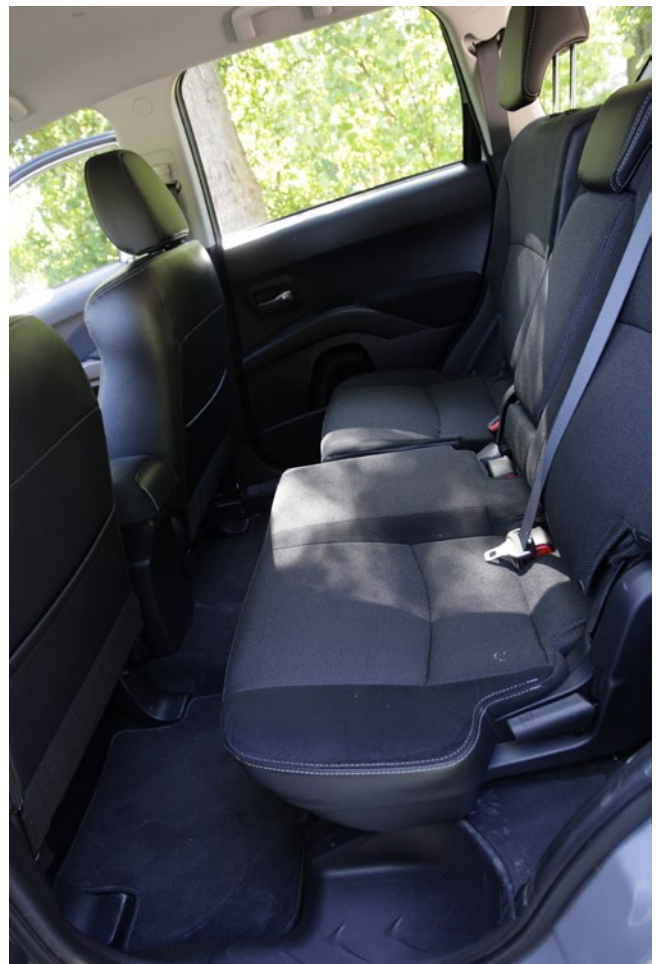
chaussée. Sur tracé sinueux, 4007 reste rivé à sa trajectoire en enroulant les courbes avec facilité. La direction précise et communicative participe au plaisir de conduite suscité par l'excellent châssis. En ce qui concerne le freinage, on pouvait craindre le pire compte tenu de la masse du véhicule. Préjugé totalement infondé puisque les freins sont durants et permettent des distances d'arrêt très sécurisantes.

Lorsque l'on quitte l'asphalte, 4007 peut s'aventurer sans problème sur les chemins mais gare aux ornières trop profondes. La garde au sol peu élevée (176mm seulement) limite ses capacités de franchissement tout comme l'absence de boîte de transfert avec vitesses courtes. Ceci oblige à jouer de l'embrayage pour franchir certains passages délicats ce qui n'est pas sans mal pour la transmission. Ceci est bien dommage car les pneumatiques Michelin 215/70 R16 Mud & Snow et le moteur sont très à l'aise sur terrain accidenté et pentu. Enfin, terminons ce chapitre sur un point positif. A haute vitesse dans les chemins, au delà de 80 km/h, 4007 reste toujours très stable et garde bien le cap, nul besoin de corriger sans cesse la trajectoire comme avec certains SUV.

Parlons maintenant du moteur, c'est un des points forts du 4007 ! Le 2.2 HDi 156 FAP qui équipe le SUV Peugeot dispose d'un couple de 380 Nm atteint dès 2000 tr/mn et d'une puissance de 156ch à un régime de 4000 tr/mn. A l'usage, il se montre très souple et plein de vigueur dès les bas régimes. Exempt de tout à-coups, il réagit promptement mais avec douceur à la moindre sollicitation de la pédale d'accélération. Ses qualités font vite oublier que l'on est au volant d'un véhicule de plus de 1700kg. Accouplé à une boîte de vitesses à six rapports, le 2.2 HDi s'exprime avec brio en toutes circonstances. Le premier rapport très court est fort utile lors de l'ascension de pente raide mais sera très peu utile sur du plat. En effet, grâce au couple important du moteur on se surprend souvent à repartir sur le second rapport sans que le moteur ne rechigne. Le 6ème rapport, utilisable seulement au delà de 110km/h, permet d'abaisser la consommation mais peut s'avérer inadapté lors de certains dépassements. Enfin, dommage que la commande de boîte accroche un peu lors du passage de la seconde, cela aurait été un sans faute. Pour conclure ce chapitre, signalons que 4007 s'est révélé assez gourmand en gazole. Lors de notre essai, nous avons enregistré une moyenne de 8,8L/100km sur un parcours mixte mêlant autoroute, route et ville.



Affiché au catalogue à 35.200 € en version Premium, Peugeot fait cher payer son SUV. Heureusement, il est actuellement possible d'obtenir des remises assez conséquentes sur ce véhicule. Récemment, une vente flash a eu lieu sur le site Peugeot Webstore avec des Peugeot 4007 bradés jusqu'à -28% ! A ce prix là, même avec des lacunes en franchissement, 4007 devient une très bonne affaire pour qui recherche un véhicule spacieux de 7 places et doté d'une transmission intégrale. D'autant plus que le 2.2 HDi 156 est une belle réussite ! Enfin, soulignons que l'équipement de série sur la finition Premium est plutôt correct avec les quatre lève-vitres électriques séquentiels, la climatisation automatique, le système radio CD mp3, 7 places, les jantes alu, les 6 airbag et l'ESP.





Plus de photos ?

Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com



Sans être un véritable franchisseur, Peugeot 4007 dispose de nombreux atouts pour séduire la clientèle. Tout d'abord, son habitabilité avec ses 7 places de série, son excellent comportement routier et surtout son moteur 2.2 HDi 156, qui nous le répétons encore, est une vraie réussite ! dommage que la finition ne soit pas à la hauteur des tarifs. 4007 reste néanmoins une très bonne affaire pour ceux qui décrocheront une remise substantielle ou trouveront une bonne occasion. Enfin pour terminer cet article, signalons que 4007 pourrait bénéficier dans quelques mois d'une boîte de vitesses automatique CVT. Dès que cette nouvelle boîte sera disponible nous ne manquerons pas de l'essayer et vous faire part de nos impressions.

Textes: Bruno Bonavent

Photos: Guillaume Ollier , Bruno Bonavent



On aime beaucoup

L'habitabilité

Le comportement routier

Le moteur souple et bourré de couple

La boîte de vitesses correctement étagée

Le système de navigation avec camera de recul

On aime moins

La finition

L'insonorisation perfectible

Les aptitudes en franchissement limitées





Mariez vous en 308 CC

Peugeot renouvelle l'opération «Yes» qu'il avait lancé en 2007 avec la 207 CC. Cette année, ce concours original est ouvert aux futurs époux de nationalité belge sur le site Internet www.308CCYes.be.



Il permet aux gagnants d'avoir à leur disposition pour leur mariage une 308 CC. Le coupé cabriolet de l'opération 308 CC Yes arbore une teinte blanche nacrée agrémentée de motifs argent sur le capot et les flancs.

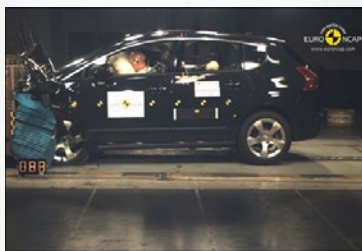
Un second concours permet à un couple de jeunes mariés de gagner une 308 CC de série (c'est à dire sans les décorations) si leur photo de mariage est la plus originale.

5 étoiles pour 3008 !

Peugeot 3008 est le premier véhicule de la marque à recevoir la note maximale depuis l'instauration des nouveaux tests EuroNcap 2009.

Détails des résultats EuroNcap 2009 du Peugeot 3008:

- Protection des adultes : 86%
- Protection des enfants: 81 %
- Protection des piétons: 31%
- Aide à la sécurité: 97%



Notez que le 3008 obtient la note la plus élevée dans la catégorie Safety Assist (Aide à la sécurité) depuis la mise en place des tests EuroNcap 2009. Ceci grâce à la présence de l'ESP et du rappel de bouclage de ceinture en série sur toutes les finitions ou encore du limiteur de vitesse et du Distance Alert proposés en option.

25 ans de partenariat

Le 28 mai, au cœur du stade de Roland-Garros, s'est déroulée une soirée réunissant Jean-Philippe Collin et de Jean Gachassin, Président de la Fédération Française de Tennis, de nombreuses personnalités du monde du tennis comme Guy Forget, Fabrice Santoro, Cédric Pioline, Arnaud Boetsch,...

Les personnalités présentes se sont prêtées au jeu et ont réalisé collectivement une œuvre d'art qui restera l'empreinte de ce quart de siècle de partenariat. Cette œuvre originale reprend la caractéristique essentielle des Internationaux de Tennis de France, la terre battue !

Et c'est ainsi que seront exposées au Tenniseum du Stade de Roland-Garros les empreintes des mains des plus célèbres joueurs de tennis français.

Vente Flash de Peugeot 4007

Du 25 au 30 mai 2009 avait lieu la première opération « Ventes Flash » sur le site Internet Peugeot Webstore. Ces ventes concernaient un nombre limité de Peugeot 4007 affichant une remise de 25 à 28% selon les niveaux de finition. Si Vous étiez intéressés par cette offre exceptionnelle, c'était très simple: il suffisait de se rendre sur le site dédié à l'opération sur www.ventesflash.peugeotwebstore.com et renseigner votre adresse mail. Ensuite, vous choisissiez votre région et puis votre code postal. Restait plus qu'à choisir le modèle en fonction de la finition (Premium ou Féline), du coloris ou du garnissage. Une fois réservé, la facture du véhicule doit être réglée auprès du concessionnaire rattaché au modèle choisi.





Nouveauté

Peugeot 5008

Le monospace by Peugeot



Annoncé à Genève par Jean Philippe Collin, le Peugeot 5008 a enfin été dévoilé par la marque. Ce nouveau véhicule se classe dans la catégorie des monospaces compacts.

Peugeot 5008 est aussi large et haut que 3008 avec 1,64 mètres mais plus long de 16,5 cm soit une longueur de 4,53 mètres. Ceci profite bien évidemment à l'habitabilité mais aussi à l'aérodynamisme avec un Scx de 0,77.

A bord, on retrouve la planche de bord très réussie de 3008. Le large pare-brise (1,70 m²) est prolongé par un vaste toit panoramique en verre (1,69 m²), qui figure parmi les plus grands de la gamme Peugeot. Ainsi, les passagers peuvent profiter de la généreuse luminosité de l'habitacle et d'une exceptionnelle vue panoramique sur l'extérieur. En ajoutant les vitres latérales, la vitre de custode et la lunette arrière, la surface vitrée atteint 5,77 m²

Le conducteur et les passagers profitent d'une largeur aux coudes de 1 476 mm à l'avant et de 1 520 mm en deuxième rangée, avec trois sièges de même largeur. En rang 3, où deux passagers adultes peuvent prendre place, cette valeur atteint 1 341 mm.

Peugeot a apporté un soin tout particulier à la modula-

rité de 5008. Ainsi, la deuxième rangée est composée de trois sièges de même largeur, réglables en longueur et en inclinaison pour un confort optimal. Ces derniers sont escamotables individuellement dans le plancher offrant ainsi un plancher totalement plat.

Peugeot précise que grâce à la fonctionnalité « cinéma » des sièges latéraux du rang 2, l'accès est aisé en troisième rangée. Enfin, cette modularité profite également au dernier rang, où les deux « véritables » sièges s'escamotent individuellement dans le plancher.

Le coffre du Peugeot 5008, qui se veut pratique, est facilement logeable grâce à ses formes rectangulaires. Il offre un volume, selon la position des sièges coulissants, compris entre 758 l à 823 l en eau (ou 579 à 678 dm³ en norme VDA 210) sous tablette avec les sièges de rang 3 escamotés. Peugeot

annonce ce coffre comme un des meilleurs espaces de chargement du segment.

Notez que cette capacité passe à 1 247 l lorsque l'espace sous le pavillon est utilisé,

et peut atteindre 2 506 l lorsque le rang 2 est escamoté.

...une surface parfaitement plane dans l'alignement du seuil de chargement...



Nouveauté

Les systèmes multimédia proposés sur Peugeot 5008 sont ceux qui équipent déjà le reste de la gamme : WIP Sound (Radio CD mp3), WIP Nav (Radio CD mp3 Bluetooth et navigation GPS) et Wip Com 3D (Navigation GPS 3D, disque dur, téléphone,..). Notez que 5008 pourra recevoir un système multimédia parfaitement intégré dans les appuie-tête des sièges avant. Celui-ci offrira aux passagers du rang 2, deux écrans couleur 16/9 de 7 pouces, d'une console de connexion qui accepte tout équipement audio/vidéo nomade (baladeur vidéo, consoles de jeux, lecteur de DVD.) et de deux casques sans fil Bluetooth.



En ce qui concerne les motorisations du Peugeot 5008 pas de surprise, on retrouvera l'offre déjà disponible sur 3008 à savoir :

- 1.6 I VTi 120 ch BVM5 Euro 5
- 1.6 I THP 156 ch BVM6 Euro 5
- 1.6 I HDi FAP 110 ch BVM6
- 1.6 I HDi FAP 110 ch BMP6
- 2.0 I HDi FAP 150 ch BVM6 Euro 5
- 2.0 I HDi FAP 163 ch BVA6 Euro 5

Comme nous vous l'avions annoncé, Peugeot 5008 sera présenté en première mondiale au prochain Salon de Francfort et sera commercialisé dans le courant de l'automne 2009.



Nous reviendrons plus en détails sur 5008 dans les prochains numéros de FP Mag avec notamment un essai détaillé du véhicule.





Nouveauté



Nouvelle Peugeot 207

Et tout est plus intense

Fin juin, Peugeot a dévoilé la version restylée de sa 207. Comme nous vous l'avons annoncé dans nos articles précédents, les principales modifications portent sur trois axes.

Premièrement, une évolution significative du style extérieur, avec :

- une nouvelle face avant reprenant le design de la version 99g exposé au salon de Genève qui remplace les deux faces avant de la génération précédente
- un jonc chromé sur la partie haute des baguettes latérales et un bandeau arrière peint
- de nouveaux feux arrière spectaculaires avec leurs rampes de diodes lumineuses
- de nouvelles jantes 16 pouces Canberra (sur Féline) et 17 pouces Melbourne sur RC

A bord le style évolue peu avec :

- de nouveaux habillages et de nouveaux décors
- de nouvelles façades techniques notamment une nouvelle console de climatisation manuelle

Second axe d'amélioration : la réduction de la consommation et de l'impact sur l'environnement :

- une nouvelle offre « très basse consommation » optimisée en aérodynamique autorisant des émissions de CO2 réduites à 99 g/km sera proposée très bientôt
- l'arrivée progressive de moteurs répondant à la norme Euro 5
- l'adoption d'un indicateur de changement de rapport permettant d'inciter le conducteur à une conduite éco-efficace.

Enfin troisième axe : de nouveaux équipements de confort et de sécurité de conduite :

- le système WIP Bluetooth® ;
- l'indicateur de changement de direction impulsional ;
- la fonction remontée des vitres à la télécommande (berline et SW) ;
- la fonction remontée impulsional de la vitre conducteur en 207 CC.
- une touche SOS d'appel d'urgence

La gamme 207 bénéficie également d'un remaniement avec de nouvelles finitions. Désormais, Peugeot 207 berline s'articule autour des versions : Urban, Active, Premium, Féline et RC. Les tarifs débutent à 12.900€ avec la 207 Urban 1.4 75ch 3 portes. La version la plus cossue Féline 1.6 HDi 110 FAp 5 portes étant affichée à 22.000€ tandis que la sportive RC est au tarif de 23.150 €.

Nous reviendrons plus en détails sur la nouvelle 207 en particulier la version 99g lors d'un essai détaillé le mois prochain.

Plus de photos ?

Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com



Ce qui change...



Ci-dessus, à gauche les faces avant classic et sport des premières générations de 207 (2006) et la droite le nouveau bouclier avant des nouvelles 207 (2009)

Ci-dessous, feux arrière des premières Peugeot 207 décriés pour leur mauvaise visibilité par temps de pluie remplacés par de nouveaux feux avec rampes de diodes



Ci-dessus à gauche, la façade technique des premières 207 et à droite des nouvelles 207 avec le WIP Nav, l'appel d'urgence et la nouvelle console de climatisation

24 heures du Mans 2009

Endurance



L'édition 2009

des 24 Heures du Mans était

assurément la plus disputée depuis plus de dix ans avec la présence de trois grands constructeurs (Audi, Peugeot et Aston Martin) qui se disputaient la victoire, soit 13 équipages tous capables de s'imposer, ainsi que Oreca et Pescarolo en outsiders... Avant les premiers essais du mercredi, personne ne pouvait prétendre savoir qui allait s'imposer. Pourtant, tout au long de la semaine, le constructeur français a pris peu à peu le dessus sur ses adversaires et a conclu par un magnifique doublé le dimanche à 15 heures, alors que le drapeau à damier s'abaissait au passage de la 908 HDi FAP n°9. Pourtant, tout n'a pas été aussi simple pour les Hommes de Peugeot Sport. Retour sur la folle semaine du lion !

Le pesage

Pour Peugeot, tout débute le mardi matin sur les Quinconces des Jacobins pour les vérifications administratives et techniques. Lorsque les trois 908 HDi FAP sont déchargées du camion, le public peut constater que les lionnes arborent un tout nouveau capot avant dont les prises d'air ont été «fermées» pour optimiser la pénétration dans l'air. Alors qu'Audi a présenté la veille sa nouvelle R15 TDI dont la face avant est très ouverte, Peugeot dévoile une évolution de sa 908 dont la face avant est complètement fermée...

Les supporters des pilotes Peugeot et notamment de Sébastien Bourdais, l'enfant du pays, sont déjà là. Olivier Quesnel, directeur de Peugeot Sport annonce

que Peugeot porte réclamation contre Audi auprès de l'ACO et de la FIA pour voiture non conforme. En effet, Peugeot Sport estime que la nouvelle R15 TDI du constructeur allemand présente des appendices aérodynamiques sur sa partie avant, ce qui est interdit par le règlement.

Les essais

Le mercredi soir, les équipes se retrouvent sur le circuit pour une longue séance d'essais libres de 6 heures. Le temps est capricieux, et si la première heure et demi se déroule sur piste sèche, c'est sous la pluie que la plupart des pilotes bouclent leurs premiers tours du circuit du Mans. Les essais préqualificatifs ayant été supprimés cette année pour cause de crise économique, ce mercredi soir est avant tout une grande séance de travail pour toutes les équipes. Lors de cette première séance d'essais, c'est Audi qui réalise les deux meilleurs temps devant trois Peugeot.

Le lendemain, changement de décor. Le soleil remplace les nuages pour la seule séance d'essais qualificative. La météo annonce une météo sèche pour la course donc les équipes s'attachent à trouver les bons réglages puisque la pluie de la veille n'a pas permis d'effectuer tout le travail qu'il aurait fallu. Néanmoins, Franck Montagny réalise rapidement un bon chrono en bouclant un tour en 2'24"658. Longtemps, malgré son péroné fracturé, le pilote français occupe le haut de la feuille des temps, mais peu



avant l'interruption, Allan McNish part à la chasse au chrono au volant de l'Audi n°1. Il signe un très beau 3'23"650. A la reprise à 22h00, alors que l'on s'attend à un rush pour la pole, les équipes continuent tranquillement leur préparation pour la course sans s'occuper des temps.

Ce n'est qu'à partir de 23h30 que les choses s'animent. Stéphane Sarrazin prend place dans le baquet de la 908 n°8 et on lui met un train de pneus neufs. Il a carte blanche pour aller décrocher la pole. Il est en avance dans les deux premiers secteurs de son premier tour lancé, mais une Audi du Team Kolles le gêne dans la portion de Maison Blanche. Ce n'est pas grave, il s'élanche pour un deuxième tour rapide quand cette fois, c'est Tom Kristensen au volant de l'Audi n°1 qui le bloque à Indianapolis. Le public siffle l'attitude anti sportive des pilotes Audi. Le français s'arrête à son stand. On lui remet quatre nouveaux pneus. Il boucle son tour de sortie et s'élanche à nouveau pour un tour rapide. Il n'améliore pas les deux premiers secteurs mais se retrouve avec une piste dégagée dans le troisième. Il négocie à merveille Indianapolis, le Virage Porsche, Maison Blanche, la Chicane Ford, coupe la ligne de chronométrage et... réalise la pole position !!! 3'22»888. Stéphane Sarrazin signe sa troisième pole position consécutive au Mans, partageant ce record avec un certain Jacky Ickx...

La course

Dès le départ, Peugeot est en bonne position avec ses quatre 908 parmi les cinq premiers. Rapidement, les trois voitures officielles se placent aux trois premiers rangs et l'Audi n°1 ne semble pas en mesure de suivre le rythme des lionnes. Impression confirmée peu de temps après quand Alexandre Prémat sort de la piste à Indianapolis au volant de l'Audi n°3 ! Après 40 minutes de course, Peugeot a déjà pris la mesure de la course en plaçant ses voitures aux 1er, 2e, 3e et 5e places.

Mais la physionomie de la course change lors du premier ravitaillement quand les 908 n°7 et 17 s'accrochent. Le pneu arrière gauche de la n°7 est entaillé et Pedro Lamy doit faire un tour complet pour revenir à son stand. Le temps de réparer, et ce sont 30 minutes qui s'envolent et toutes chances de victoire. Il n'y a donc plus que deux Peugeot en tête, la n°8 devançant la n°9. Et bientôt, plus qu'une seule car la

n°8 du trio Bourdais / Montagny / Sarrazin doit s'arrêter pour changer le demi-train arrière gauche. Elle perd 3 tours dans l'opération. C'est ainsi qu'à 20h46, David Brabham, Marc Gené et Alex Wurz s'emparent de la tête de course, et ils ne la lâcheront pas jusqu'à l'arrivée.

En tentant de rattraper le temps perdu, Sébastien Bourdais s'accroche avec une GT2 ce qui l'oblige à repasser par son stand pour changer de capot avant. Les trois pilotes français de la n°8 sont certainement plus rapides que ceux de la n°9 mais ils prennent de gros risques pour rattraper les hommes de tête. Etant donné que la seule Audi rescapée, suite à la sortie de Lucas Luhr sur la n°2, n'est pas en mesure de suivre le rythme des Peugeot, Olivier Quesnel décide à 03h30 de figer les positions entre les deux Peugeot de tête. Sauf problème mécanique ou sortie de route, la n°9 restera devant la n°8. C'est bien sûr à contre-coeur que les pilotes français acceptent les consignes d'équipe.

Dans le clan Audi, c'est la bérézina : après les problèmes affectant la n°3 puis la sortie de route de la n°2, c'est au tour de la n°1 qui est victime de problèmes de surchauffe moteur perdant une partie de sa puissance et nécessitant de nettoyer les radiateurs à chaque arrêt ravitaillement. Dès lors, Audi cherche plus à préserver sa 3e place sur le podium du retour de l'Aston Martin n°007 qu'à penser rattraper les deux Peugeot de tête. C'est donc finalement sur un rythme plutôt tranquille que les 908 terminent la course. 908 qui ne sont plus que trois en course suite à l'énorme sortie de piste de Benoît Tréluyer dans la nuit, dans la descente suivant la Passerelle Dunlop. De son côté, la n°7 de Klien / Lamy / Minassian réussit une remontée fantastique, de la 51e à la 6e place. Nicolas Minassian réalisant même le meilleur tour en course en 3'24"352.

Peu avant l'arrivée, les trois Peugeot 908 HDi FAP se regroupent et offrent au public une véritable parade menée à un train de sénateur. C'est donc à trois que les lionnes passent la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier. Le constructeur français réalise donc le doublé et s'impose au Mans avec la 908 pour sa troisième tentative. Ce succès est le 3e de Peugeot dans la Sarthe après ceux de 1992 et 1993, ce qui permet au constructeur de Sochaux de rejoindre Matri au palmarès de l'épreuve. Si tôt la ligne d'arrivée franchie, Sébastien Bourdais se lance dans une série



de «donuts» au bout de la ligne droite des stands ! Marc Gené, quant à lui, mène sa 908 jusque sous le podium.

En coulisse, Rinaldo Capello et Allan McNish, les pilotes de l'Audi n°1, félicitent chaleureusement leurs adversaires. Il se dit même que le soir, les équipes Audi et Peugeot ont passé la soirée ensemble lors d'une grande fête organisée par le Lion sur le circuit... Avant cela, sur le podium, la Marseillaise retentit pour la première fois depuis 16 ans, et le Champagne coule à flots.

Classement de la course :

- 1- n°9 GENE Marc / WURZ Alexander / BRABHAM David (Peugeot 908 HDi FAP) 382 tours / moy : 216,664 km/h
- 2- n°8 SARRAZIN Stephane / MONTAGNY Franck / BOURDAIS Seb (Peugeot 908 HDi FAP) +1t
- 3- n°1 CAPELLO Rinaldo / KRISTENSEN Tom / MCNISH Allan (Audi R15 TDI) +6t
- 4- n°007 CHAROUZ Jan / ENGE Thomas / MUCKE Stefan (Aston Martin LMP1) +9t
- 5- n°11 PANIS Olivier / LAPIERRE Nicolas / AYARI Soheil (Oreca-AIM) +12t
- 6- n°7 MINASSIAN Nicolas / LAMY Pedro / KLIEN Christian (Peugeot 908 HDi FAP) +13t

- 7- n°14 KARTHIKEYAN Narain / LOTTERER Andre / ZWOLSMAN C (Audi R10 TDI) +13t
- 8- n°16 TINSEAU Christophe / JOUANNY Bruce / BARBOSA Joao (Pescarolo-Judd) +14t
- 9- n°15 ALBERS Christian / BAKKERUD Christian / MONDINI Gior (Audi R10 TDI) +22t
- 10- n°31 ELGAARD Casper / COLLARD Emmanuel / POULSEN Kris (Porsche RS Spyder) +25t (1er LMP2)
- 11- n°12 RAGUES Pierre / MAILLEUX Franck / ANDRE Didier (Oreca-Judd) +38t
- 12- n°33 KANE Jonny / LEUENBERGER Benjamin / POMPIDOU Xav (Lola-Judd) +39t
- 13- n°008 DAVIDSON Anthony / TURNER David / VERSTAPPEN Jos (Aston Martin LMP1) +40t
- 14- n°13 BELICCHI Andrea / JANI Neel / PROST Nicolas (Lola-Aston Martin) +40t
- 15- n°63 O'CONNELL Johnny / MAGNUSSEN Jan / GARCIA Antonio (Corvette C6.R) +40t (1er LMG1)
- 16- n°73 CLAIRAY Yan / JOUSSE Julien / MAASSEN Xavier (Corvette C6.R) +46t
- 17- n°3 BERNHARD Timo / DUMAS Romain / PREMAT Alexandre (Audi R15 TDI) +49t
- 18- n°82 MELO Jaime / KAFFER Pierre / SALO Mika (Ferrari F430 GT) +53t (1er LMG2)
- 19- n°97 MALUCELLI Matteo / RUBERTI Paolo / BABINI Fabio (Ferrari F430 GT) +55t
- 20- n°24 NICOLET Jacques / HEIN Richard / YVON Jean-Francois (Pescarolo-Mazda) +57t
- 21- n°23 WATTS Danny / LEVENTIS Nick / HARDMAN Peter (Ginetta-Zytek 09S) +57t
- 22- n°83 KROHN Tracy / JONSSON Nic / VAN DE POELE Eric (Ferrari F430 GT) +59t
- 23- n°92 BELL Robert / KIRKALDY Andrew / SUGDEN Tim (Ferrari F430 GT) +62t
- 24- n°4 CAMPBELLWALTER Jamie / ICKX Vanina / IANNETTA Romain (Creation-Judd) +63t
- 25- n°85 CORONEL Tom / JANIS Jarek / BLEEKEMOLEN Jeroen (Spyker C8 Laviolette) +63t
- 26- n°78 BRUNI Gianmaria / COMPANC Luis / RUSSO Matias (Ferrari F430 GT) +65t
- 27- n°84 EHRET Pierre / MANSELL Leo / RUSINOV Roman (Ferrari F430 GT) +68t
- 28- n°32 BARAZI Juan / MOSELEY Stuart / BENNETT Phil (Zytek 07S) +76t
- 29- n°99 BOUCHUT Christophe / LEBON Yvan / RODRIGUES Manue (Ferrari F430 GT) +78t
- 30- n°81 DEMPSEY Patrick / FOSTER Joe / KITCH Don Jr (Ferrari F430 GT) +81t
- 31- n°66 LICHTNER-HOYER Lukas / MULLER Alex / GRUBER Thom (Aston Martin DBR9) +88t
- 32- n°96 McINERNEY Michael / McINERNEY Sean / VERGERS Mich (Ferrari F430 GT) +102t
- 33- n°75 O'YOUNG Darryl / HESNAULT Philippe / KRALEV P (Porsche 997 GT3 RSR) +196t

Textes: Benoit Dumur





Les actualités

Groupe PSA Peugeot Citroën

Nouveau directoire pour PSA

A l'issue du Conseil de Surveillance de Peugeot SA qui s'est tenu le mercredi 17 juin 2009, a été nommé un nouveau Directoire pour le Groupe. La mission de ce Directoire est de faire de PSA Peugeot Citroën un groupe plus global et un acteur majeur de l'automobile mondiale.

Nommé pour une période de quatre ans, le Directoire est composé de cinq membres :

- Philippe Varin, Président
- Jean-Marc Gales, Marques
- Guillaume Faury, Technique et Industriel
- Grégoire Olivier, Programmes et Stratégie Automobile
- Frédéric Saint-Geours, Finance et Développement Stratégique

Nouvelle Citroën C3

«Elle est belle, elle est jeune, elle est intelligente» C'est



sous cette formule que débute le communiqué de presse annonçant la nouvelle Citroën C3. Baptisé le Visiodrive, la nouvelle citadine du double chevron inaugure un nouveau parebrise Zenith qui offre une visibilité exceptionnelle ! L'angle de vision est de 80° vers le haut pour les passagers avants. Fabriqué en France sur les sites de Poissy et d'Aulnay, la nouvelle C3 sera commercialisée dès cet automne.

... et nouveau Comité de Direction Générale

Philippe Varin, Président du Directoire de PSA Peugeot Citroën, a mis en place une nouvelle équipe qui constitue dès aujourd'hui le nouvel organe exécutif du groupe.



Elle est constituée des cinq membres du Directoire et de trois Directeurs rattachés au Président du Directoire :

- Jean-Claude Hanus, Secrétariat Général
- Denis Martin, Ressources Humaines
- Jean-Christophe Quémard, Achats

De plus, quatre Directeurs sont rattachés au Président du Directoire :

- Liliane Lacourt, Communication
- Vincent Rambaud, Amérique Latine
- Claude Vajsman, Chine
- Bernd Schantz, Cadres Dirigeants

Enfin, notez que Jean-Marc Gales, membre du Directoire et Directeur Marques, assurera dans un premier temps la Direction Générale de la marque Peugeot. Sous sa supervision la marque Citroën est confiée à Frédéric Banzet.

Linguet

Petite pièce métallique intercalée entre la queue de soupape et l'arbre à cames et comportant parfois un rouleau pour limiter les frottements.

Mac Pherson

Du nom de son inventeur, qualifie une disposition d'essieu où le triangle inférieur subsiste mais où le triangle supérieur disparaît, l'élément de suspension (amortisseur-ressort) servant de pivot.

Le système comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre antiroulis ou une biellette de triangulation.

Moteur

Le moteur automobile a pour fonction de transformer une énergie de combustion stockable (carburant, électricité,...) en énergie mécanique. Il est à régime rapide, permettant une puissance élevée avec un poids et un encombrement réduits. Pour les moteurs thermiques et selon le mode d'allumage, on distingue deux types de moteurs : · les moteurs à allumage commandé, où la combustion dans le cylindre est provoquée par une étincelle électrique (bougie) ; · les moteurs à auto allumage contrôlé, à formation interne du mélange, alimentés avec du gazole. Selon le cycle, on distingue les moteurs à 4 temps et les moteurs à 2 temps. Le cycle influe également sur le rendement des moteurs : ceux à allumage commandé (essence, GPL) ont un rendement thermodynamique de l'ordre de 25 %, les moteurs diesel ayant un rendement de l'ordre de 40 %. Selon le système de refroidissement, il existe des moteurs à refroidissement à eau ou à air. Selon le déplacement des pistons, on trouve des moteurs alternatifs ou des moteurs à piston rotatif. Enfin, selon la disposition des cylindres, on répartit les moteurs en ligne, à plat à cylindres opposés, en V, en W.

Motricité renforcée

Amélioration de la motricité d'un véhicule deux roues motrices en terrain glissant grâce à la présence d'un différentiel à glissement limité qui transfère une partie de la force motrice sur la roue la plus adhérente.

Le mois prochain

Essai du 3008 2.0 HDi 150

Essai de la nouvelle 207

Dossier spécial 3.0 V6 HDi 241ch

Dossier spécial Peugeot RCZ

RCZ



FP Mag' N°18 – Juin - Juillet 2009 - www.forum-peugeot.com

Direction de la rédaction : Guillaume Ollier / Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Chef de rubrique «Economie» : Jerome Quentin

Chef de rubrique «Sport» : Benoit Dumur

Conseiller auprès de la rédaction : Marc Bastin

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Guillaume Ollier, Bruno Bonavent

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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