



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

Juin 2010

n°26

Reportage

Autodrome Héritage Festival



Essais

Peugeot 308 GTI 3008 HDI 110 BMP6

Sport

24 Heures du Nürburgring



Sommaire



Éditorial

Après vous avoir dévoilé en exclusivité les premières informations sur la 308 GTi le mois dernier, la voici à présent à l'essai dans FP Mag. Ensuite, flashback sur les origines de l'appellation avec un reportage à Montlhéry où le 205 GTi Club de France exposait le 5 juin leur plus beaux exemplaires.

Cette édition inaugure une nouvelle rubrique dans les pages «Groupe PSA», une essai d'un modèle Citroën. Ce mois-ci, nous donnons notre avis sur la nouvelle Citroën DS3.

Bruno Bonavent

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

Peugeot 308 GTip 4

Peugeot 3008 1.6 HDi BMP6p 7

Nouveauté

Actualitép 8

Reportage

Autodrome Héritage Festivalp 9

Sport

24H du Nurburgring.....p 10

Le groupe

Actualitép12

Essai Citroën DS3p13



Au terme de la période avril-mai 2010, les ventes de véhicule sont en hausse de 3,5%, dans un marché en baisse de 5,2 %.

Au cumul 5 mois, la part de marché VP atteint 18,1 % en progression de 1,1 point, pour des volumes en hausse de plus de 14,2 %. Cette dynamique permet à Peugeot d'afficher l'une des meilleures progressions du marché.

206+/207, leader sur le segment B2, et 3008/5008 animent fortement les résultats de Peugeot.

Sur cette même période avril-mai 2010, les immatriculations VP+VUL de Peugeot progressent de 5,8 %, dans un marché en baisse de 2,8 %.

Pour son premier mois plein de commercialisation, la RCZ enregistre 238 immatriculations. La RCZ a déjà fait l'objet de plus de 1 700 commandes, dont 700 sur le seul mois de mai.

Le couple 206+ / 207 enregistre toujours la meilleure performance du marché, sur le mois comme au cumul, avec une pénétration de 8 % en mai et 8,5 % au cumul.

3008 et 5008 confirment leur succès avec 3,5 % de part de marché en mai et des volumes supérieurs de 25 % aux attentes. Ces deux modèles de conquête confortent le leadership de Peugeot sur le segment des compacts volumiques au cumul 5 mois.

source : CCFA / Automobiles Peugeot

Calendrier 2010

Mi-juillet: présentation officielle de Peugeot 508

Début septembre: présentation presse de la Peugeot 508

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

Octobre : lancement de 308 CC 1.6 THP 200

Novembre : commercialisation de Peugeot iOn

Décembre : pré-commande 3008 Hybrid4

* Information non officielle

Peugeot 308 GTi

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: B. BONAVENT / G. OLLIER



Le 11 juin, nous avons rendez-vous au 75 avenue de la Grande Armée à Paris pour un essai qui nous tenait très à cœur. Depuis plusieurs jours, nous étions impatients de conduire la très prometteuse 308 GTi et espérons que le jour J la météo soit clémente. Par chance, la pluie n'était pas de la partie ce vendredi et nous avons même eu droit à un grand soleil assurant une chaussée parfaitement sèche.

Avant de s'élancer à bord de Peugeot 308 GTi, nous sommes conviés à une présentation détaillée par Marjorie Lhuillier chef de produit 308 GTi et RCZ. C'est également l'occasion de poser des questions. Nous obtenons des explications qu'en à la sobriété esthétique de cette version tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. La Marque vise une clientèle large ce qui explique l'absence d'ailes bodybuildées ou d'un aileron démesurée qui ferait fuir une partie des clients. Pas de tuning de mauvais goût mais une présentation sportive discrète. Nous apprécions ce sage choix.

Vient enfin l'instant tant attendu. Deux 308 GTi blanche nous attendent au sous-sol, prêtes à bondir. Toutes les deux sont conformes à ce que nous avons déjà vu sur les photos officielles. Au premier coup d'œil, elles se distinguent par leurs badges GTi apposés sur les portes avant et sur le coffre ainsi que par leur double sortie d'échappement. En s'approchant de plus près, on découvre un insert d'aspect carbone noir brillant sous le bouclier avant sport de 308 CC. A l'arrière, l'appuie aérodynamique est renforcé par un discret béquet de toit. Cette version reçoit également un traitement inédit du diffuseur arrière noir Perla Nera du plus bel effet. L'ensemble est très réussi.

A bord, on retrouve la sobriété exemplaire de cette version. Point de baquets mais des sièges sport enveloppant mi-cuir noir. Ici nous aurions aimé peut-être un peu plus de couleur avec par exemple un motif rouge faisant ressortir l'assise. C'est d'autant plus dommage que les tapis de sol disposent de surpiqûre rouge très réussies. Heureusement, Peugeot s'est rattrapé avec le volant et ne s'est pas contenté de reprendre celui de la 308 CC. Celui-ci, entièrement en cuir, intègre un méplat et des repose-pouces en aluminium. En plus d'être beau il offre une excellente préhension. Enfin, la façade reçoit un traitement noir laqué remplaçant avantageusement celle grise de la berline.

En route pour la joie

Passons maintenant au volant. Une fois installé, le moteur démarre, révélant sa relative discrétion... du moins au ralenti. Une pression sur la pédale droite et une douce sonorité sportive envahie l'habitacle. Les premières minutes de conduite sont l'occasion d'essayer la voiture en milieu urbain. Peugeot 308 GTi se montre plutôt à l'aise en ville, bien aidé par la souplesse à bas régime du 1.6 THP 200. On retrouve bien évidemment les qualités de la berline à savoir une bonne visibilité, une excellente ergonomie et une finition impeccable.

Nous quittons enfin le périphérique parisien pour l'autoroute A13. Le trafic est peu dense ce qui nous permet de découvrir un peu plus le caractère du moteur. Très discret à vitesse stabilisée voire inaudible, le Sound System se fait progressivement entendre à



mesure que l'on sollicite l'accélérateur. Malgré tout, même lors de reprises vigoureuses de 80 à 130 en 5ème la sonorité reste encore très discrète ce qui est très appréciable au quotidien. Pour révéler le potentiel du dispositif, il faut descendre plusieurs rapports et ne pas hésiter à approcher la zone rouge. Les vocalises deviennent alors nettement plus expressives pour le plus grand bonheur du conducteur et des passagers.

Un moteur 100% plaisir

Le plaisir passe aussi par le caractère du 1.6 THP 200. Avec une puissance de 200ch atteinte entre 5 500 à 6 800 et un couple culminant à 275 Nm entre 1 700 à 4 500 tr/min on est en droit d'attendre des performances dignes de l'appellation GTi. Peugeot annonce un 0 à 100km/h en 7,7 secondes et des reprises de 80 à 120 km en 5ème en 6,7 secondes. Nous n'avons bien sûr pas pu vérifier les chronos mais les sensations sont bien là ! Ça pousse très fort, certes moins que la défunte 207 RC ou la nouvelle RCZ mais suffisamment pour se faire plaisir. La mécanique THP s'envole dans les tours sans jamais faiblir. Contrairement au THP 175 qui avait tendance à devenir très linéaire passé 4000 tr/min, ce nouveau THP 200 continue à surprendre le conducteur jusqu'au rupteur. On constate même un sursaut de vigueur après 5000 tr/min qui n'est pas sans rappeler les moteurs turbo essence d'antan. Preuve que ce moteur est vraiment très différent du THP 175. D'autant plus que sur 308, le 1.6 THP 200 s'enorgueillit même d'être plus sobre avec 6,9 L/100km

en cycle mixte soit seulement 159g de CO2 par km.

Un châssis sans faille

Et le châssis dans tout ça ? Nous avons déjà une petite intuition là-dessus avant l'essai. Peugeot ne déçoit jamais en matière de liaisons au sol comme en témoigne les articles élogieux de la presse sur RCZ. Peugeot 308 GTi est donc naturellement la digne héritière du savoir-faire du Lion en matière de modèle sportif. Déjà excellent sur le « modeste » THP 156, le châssis est ici encore plus affuté. Le train avant reçoit des pivots issus de la Peugeot 407, des combinés ressort/amortisseur au tarage spécifique entraînant une assiette abaissée de 10 mm. Une fois avoir quitté l'autoroute pour les petites routières de campagnes, on découvre enfin en partie le potentiel du châssis. Une partie seulement car seul un essai sur circuit pourrait révéler en détail les qualités des liaisons au sol. Néanmoins, nous avons pu avoir un aperçu très convainquant qu'en à un usage « normal » sur route ouverte. D'emblée, nous constatons que 308 GTi prend un tout petit peu plus de roulis que RCZ qui il faut le dire place la barre très haut. Mais rassurez vous rien de dramatique. Le train avant est, comme d'accoutumé chez Peugeot, très incisif et doté d'une précision remarquable. Grâce à une direction plus directe, on profite au maximum des capacités du châssis. Nous regrettons seulement que la direction ne soit pas un peu plus ferme, à l'image de celle de RCZ. Quoiqu'il en soit 308 GTi reste plaisante à conduire et surtout très sécurisante. En courbe engagé à vive allure, elle fait preuve d'une stabilité imperturbable et ne se laisse point surprendre par une bosse. Le freinage est tout aussi rassurant. Évidemment, il pouvait difficilement en être autrement avec ses énormes disques avant de 340 mm de diamètre directement issu de RCZ. Nous n'avons pas les chiffres exacts mais les distances de freinage seraient similaires à certaines sportives allemandes. Effectivement, nous avons aucun mal à le croire tant les freins



gagé à vive allure, elle fait preuve d'une stabilité imperturbable et ne se laisse point surprendre par une bosse. Le freinage est tout aussi rassurant. Évidemment, il pouvait difficilement en être autrement avec ses énormes disques avant de 340 mm de diamètre directement issu de RCZ. Nous n'avons pas les chiffres exacts mais les distances de freinage seraient similaires à certaines sportives allemandes. Effectivement, nous avons aucun mal à le croire tant les freins



sont efficaces. Le dosage est quant à lui très facile offrant ainsi plus de confort en usage quotidien.

Confortable ?

L'appellation GTi pourrait faire croire que le confort est passé à la trappe. Mais Peugeot n'a évidemment pas sacrifié cet aspect important pour un véhicule qui doit être avant tout polyvalent. Malgré la présence de jantes 18 pouces Lincancaur, 308 GTi reste agréable à conduire au quotidien. Bien évidemment, elle demeure un peu moins confortable qu'une version HDI 110 sans pour autant devenir fatigante comme une 207 RC. Les suspensions assurent un bon filtrage mais avoue leur limite sur d'importantes saignées de la chaussée.

Fin de la matinée, nous quittons 308 GTi un peu mélancolique en espérant pouvoir peut-être l'essayer sur circuit prochainement.

Pour conclure, la nouvelle 308 GTi est une très belle réussite. Sans pour autant offrir une puissance comparable à certaines Golf R ou Audi S3, la compacte du Lion et son bouillonnant 1.6 THP 200 n'est pas avare en sensation. De plus, 308 GTi est facile à utiliser au quotidien et particulièrement économique à la pompe compte tenu de ses performances.



On aime beaucoup

- Le moteur au caractère sportif
- Le train avant incisif et très précis
- La tenue de route sécurisante
- Le freinage ultra-puissant
- Le Sound System
- Le tarif abordable
- La polyvalence

On aime moins

- Les sièges noirs tristounets
- La direction pas assez ferme



3008 1.6 HDi 110 BMP6

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: B. BONAVENT,

Essai



Dès son lancement commercial, Peugeot 3008 a bénéficié de la boîte de vitesse pilotée à 6 rapports. Cette transmission a très vite séduit la clientèle de part son faible surcoût à l'achat et part son économie à l'usage. Un an après, nous faisons le bilan du 3008 1.6 HDi 110 BMP6.

Affiché actuellement à partir de 24.750 € soit seulement 600€ de plus que la version en boîte manuelle, 3008 1.6 HDi 110 BVMP6 peut constituer une alternative judicieuse dans la gamme. La consommation mixte annoncée par le constructeur se situe 0,2L en dessous la version en boîte manuelle voire même 0,6L en cycle urbain. En plus d'un appétit mesuré, cette version robotisée présage une conduite plus apaisée à l'instar de toute boîte de vitesse automatique. De plus, le mode manuel associé aux palettes au volant s'annonce plutôt intéressant. A l'usage, elles donnent au conducteur beaucoup de plaisir et l'incite même à une conduite plus sportive. Mais hélas, le petit 4 cylindres diesel vous ramène très vite à la réalité. Il faut se rendre à l'évidence, 3008 1.6 HDi BMP6 malgré sont excellent châssis ne peut prétendre à une conduite dynamique. Même avec le mode manuel, les changements de rapports ne sont pas très rapides. Les choses s'arrangent un peu en mode sport mais l'agrément reste bien des-

sous des récentes transmissions automatiques ou des boîtes à double embrayage. En mode automatique, les choses sont encore pires puisque lors des accélérations les changements de rapport occasionnent des à-coups importants. A chaque fois qu'une vitesse supérieure est passée, on ressent une désagréable sensation de ralentissement, nettement plus présente que sur une boîte manuelle conventionnelle. Pour limiter cela, on est obligé de lever le pied de l'accélérateur avant chaque montée de rapport ce qui n'est pas évident en mode tout automatique. Heureusement, l'électronique est irréprochable. Elle assure en toute circonstance que le rapport adéquat soit engagé et gère très bien le frein moteur.

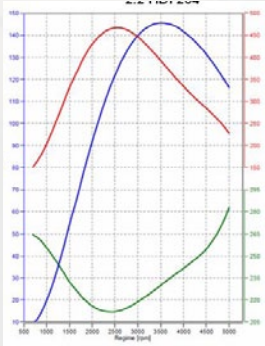
Conclusion

Bilan mitigé pour 3008 1.6 HDi 110 BMP6. Autant il se montre très économique à l'usage, autant la boîte pilotée nous a un peu déçus. Malgré tout, les allergiques à la pédale d'embrayage y trouveront leur bonheur. Contrairement aux versions équipées de véritable boîte automatique, la consommation est en baisse par rapport à une boîte manuelle. Cet avantage fera très vite oublié les à-coups et le manque de réactivité de cette transmission.



2.2 HDi 200

Au cours du dernière trimestre 2010, un nouvelle motorisation 2.2 HDi sera proposée lors du lancement de la nouvelle Peugeot 508. Le vaillant 2.2 HDi franchira alors le cap des 200ch en référence aux 200 ans de la Marque célébré cette année. Deux versions seront proposées selon le type de véhicule:



Turbocompresseur à géométrie fixe
 Puissance : 147kW à 3500 tr/min
 Couple : 420 Nm à 1750 tr/min

Turbocompresseur à géométrie variable
 Puissance : 150 kW à 3500 tr/min
 Couple : 450 Nm à 2000 tr/min

Série spéciale «Sportium»

Après la présentation de la 308 GTI, la Marque lance une série spéciale baptisée « Sportium » sur les trois modèles phares de sa gamme à savoir : Peugeot 107, Peugeot 207 et Peugeot 308. Elles se distinguent par un traitement spécifique tel que des jantes alliage, des surtapis ou encore un volant sport.



L'offre Mu s'étoffe

Jusqu'à présent disponible dans le réseau automobile, l'offre de mobilité Mu by Peugeot débarque dans le réseau Peugeot Scooters. Désormais, les clients ont la possibilité de louer des scooters et des vélos à prix très attractifs. Chaque point de vente aura à terme à sa disposition un parc composé d'1 vélo et de 2 scooters.



10ème édition du Challenge Bibendum

Du 30 mai au 3 juin, Peugeot était présent au Challenge Bibendum qui avait lieu à Rio de Janeiro. Le tout nouveau picku-up, le Peugeot Hoggar, participait à une épreuve d'éco-driving tandis que BB1 était engagé dans le rallye des "voitures urbaines".





Sous le signe du Lion

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: A. KOCHOWSKY



Le samedi 5 juin avait lieu la seconde édition de l'Autodrome Héritage Festival à Linas-Montlhéry. Pas moins de 800 véhicules étaient rassemblés dans un cadre historique et convivial.

Cette année, l'UTAC a avancé la date de son événement phare : l'Autodrome Héritage Festival. Habituellement organisé en septembre, ce grand rassemblement automobile d'Ile de France a été programmé au samedi 5 juin. Le succès est toujours au rendez-vous avec plus de 800 véhicules de collection et motos d'exception mais également des voitures de prestige et des véhicules de compétition où se côtoient véhicules populaires, véhicules sportifs, véhicules d'exception, véhicules de compétition et Supercars. Rien de tel pour renforcer la valeur patrimoniale de cet anneau de vitesse, temple de tous les records. Malgré tout, il semble que cette année l'engouement semble s'estomper. Certes, le public est venu en nombre mais certaines marques comme Peugeot sont nettement moins représentées.

Alors qu'en 2009, on dénombrait pas moins d'une vingtaine de cabriolets 404 et 504, ils ne sont plus que quelques un ce week-end. De même, peu de modèle d'exception hormis une 504 Rallye ou une Peugeot 201X. Heureusement que le 205 GTi Club de France est présent cette année. Pas moins de 23 véhicules parmi lesquels des 205 GTi 1.6 et 1.9 mais aussi quelques 205 Rallye sont exposés pour le plus grand bonheur des fans de la petite bombinette des années 80. Nous avons d'ailleurs eu le privilège effectué

quelques tours de circuit à bord de l'une d'entre elle. Sensations garanties ! Soulignons aussi la présence d'une Peugeot RCZ au côté d'une Peugeot 203 noire.

L'autre nouveauté de cette édition 2010 est la participation d'un avion, en hommage à une compétition entre avion et voiture à l'identique des années 30. Un Stampe SV-4a piloté par Michel Geindre a survolé le circuit à très basse altitude tandis que des véhicules effectués des tours d'anneau au sol. Le spectacle à lui seule méritait le détour tant ce type de pilotage est rare qui plus est sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

Enfin, en guise de conclusion, la traditionnelle grande parade a réuni tous les véhicules et moto présents pour un dernier tour sur l'anneau de vitesse historique.





Endurance

Peugeot RCZ victorieuse aux 24 Heures du Nürburgring

PAR BRUNO BONAVENT, PHOTOS: AUTOMOBILES PEUGEOT

Mission réussie pour le team « 200 ans ». La Peugeot RCZ de l'équipage allemand termine 1ère de la catégorie D1T. L'équipage français victime de problème technique décroche une honorable 3ème place.

Jean-Philippe Peugeot avait annoncé la couleur lors de notre interview : Peugeot ne vient pas aux Nürburgring pour faire de la figuration. Cela s'est vérifié tout au long de la course où les deux RCZ ont bataillé au milieu d'une concurrence féroce. Quelques minutes après le départ, les deux lionnes occupent respectivement les 5ème et 6ème positions dans la catégorie D1T. Au fil des relais, les pilotes français et allemands gagnent progressivement quelques places et se rapprochent de la tête de la catégorie. Malheureusement, un incident technique vient briser tout espoir de victoire pour l'équipage français. Leur RCZ est victime d'une panne sèche alors qu'il lui restait pourtant encore du carburant. Pour l'équipage allemand en revanche tout se passe à merveille ! Leur RCZ fait preuve d'une fiabilité et de performances remarquables. Quelques heures avant la fin de la course, elle figure en tête dans la catégorie D1T (diesel de moins de 2 litres). De son côté, l'équipage français doit remonter son retard et espère une 3ème place.

Les 24 heures s'achèvent par la

victoire de la Peugeot RCZ n° 201 de l'équipage allemand dans la catégorie D1T et figure à la 51ème place au classement général. La RCZ n° 200 des pilotes français termine 3ème de sa catégorie et 82ème au classement général.

Peugeot qui célèbre ses 200 ans ce week-end réalise un joli coup en démontrant que son dernier coupé sport est performant et fiable.

Classement de la catégorie D1T :

- 1er Peugeot RCZ n° 201
- 2ème 147 JTD n° 175
- 3ème Peugeot RCZ n° 200
- 4ème BMW 320 d n° 75





		2.0 L HDi FAP "200" BVM6 DW10CTED4
GENERALITES	Cylindrée (cm³)	1 997
	Puissance maxi en kW (ou ch) / régime (tr/min)	147 (200) / 3 750
	Couple maxi (Nm) / régime (tr/min)	400 / 4 000 à 4 500
	Turbo	Honeywell Turbo Technologies à géométrie variable
	Boîte de vitesses	ML6C - 6 manuelle
	Pneumatiques slick	Michelin SBC 24/64 18
	Pneumatiques pluie	Michelin P2A 24/64 18
FREIN	Etrier avant	BREMBO 4 pistons
	Disques avant	302*26
	Maitre cylindre	25,4 mm
	Frein arrière	de série
SUSPENSION	Ressorts	Peugeot Sport
	Amortisseur avant	monotube Peugeot Sport
	Amortisseur arrière	à double compensation Peugeot Sport
DIMENSIONS (m)	Longueur hors tout	4,287 *
	Largeur caisse aux poignées / avec rétroviseurs repliés / dépliés	1,845 / 1,958 / 2,107 *
	Hauteur	1,359 *
	Empattement	2,612 *
	Porte-à-faux AV / Porte-à-faux AR	0,934 / 0,741 *
	Voie AV / Voie AR	1,580 / 1,593 *
COFFRE	Volume de coffre (dm3) ⁽²⁾	321 à 639 / 384 à 760 *
POIDS (kg)	Masse à vide (avec les pleins)	1370 *
AERODYNAMIQUE	SCx	0,679 *

(*) données du modèle de série 2.0 L HDi 163





L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

Le e-HDi arrive !

Déjà proposé chez la concurrence depuis plusieurs mois, cette technologie e-HDi sera composée sur les véhicules de la gamme PSA Peugeot Citroën de :



- un moteur HDi
- un système Stop&Start avec alternateur réversible de seconde génération
- un système e-booster, permettant le redémarrage immédiat du moteur
- un système de pilotage électronique de l'alternateur permettant la récupération de l'énergie lorsque le véhicule ralentit
- une boîte de vitesses aux rapports optimisés
- des pneumatiques à faible résistance au roulement

Du «low-cost» à Vigo ?

Le 26 mai, PSA Peugeot Citroën a confirmé la production prochaine sur son site de Vigo en Espagne d'un modèle « cœur de



gamme » destiné à la demande des pays émergents. Ce modèle, décliné sous les marques Peugeot et Citroën, répondra aux attentes des classes moyennes de nombreux pays où le marché automobile est en croissance rapide. Dans un premier temps, ces véhicules seront destinés aux pays du bassin méditerranéen, du Moyen Orient et de l'Afrique.

Jean-Louis Borloo en C-Zero

Le samedi 5 juin, lors du Salon des Energies Renouvelables et des Véhicules Electriques de Saint-Tropez, la première Citroën C-ZERO, voiture 100% électrique, a été remise à Monsieur Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer. Ce véhicule est le premier d'un parc qui comportera, d'ici 3 ans, 75% de véhicules électriques. Rappelons que Citroën C-ZERO et Peugeot iOn seront commercialisés en fin d'année.



PSA PEUGEOT CITROËN
POLE TERTIAIRE



Citroën a le vent en poupe ! DS3 qui inaugure chez Citroën la ligne de produit distinctive démarre très fort. Le carnet de commande est si bien rempli que les délais s'allongent jusqu'à 5 mois ! Il y avait longtemps que l'on n'avait pas vu cela dans le segment.

Les raisons de cet engouement ? Un design extérieur et intérieur très soigné, une large palette de personnalisation et des tarifs très attractifs. L'ensemble séduit une clientèle de tout horizon à la recherche d'une voiture différente et facile à conduire au quotidien.

Pas besoin de rouler en supercar pour attirer l'attention des passants. Avec Citroën DS3 l'effet de séduction est garanti comme en témoigne les réactions du public durant ses quelques jours à son volant. La ligne est très réussie avec ses ailes galbées, son pavillon « flottant », un aileron de requin en guise de montant latéral et sa calandre très expressive. Dans sa robe Noir Obsidien, notre modèle d'essai a un charme fou. Ses baguettes latérales chromées, ses feux diurnes à LED ou encore ses magnifiques jantes 17 pouces Bellone diamantées noires ne font qu'accroître son côté irrésistible. Et pour ceux qui voudraient pousser l'exclusivité plus loin, Citroën propose des adhésifs de toit dont, comble du raffinement, on retrouve le motif sur les tapis de sol.

A son bord, on retrouve l'esprit insufflé dans le design extérieur. L'univers intérieur suscite l'élégance et le dynamisme. La planche de bord n'est pas sans rappeler

l'univers de la moto en particulier le combiné trois cadrans et sa visière flottante. Le côté sportif est accentué par le pare-brise court, le volant de petit diamètre et le pommeau du levier de vitesse mi-cuir mi-aluminium. Citroën a également soigné la finition. La qualité perçue est très bonne avec des matériaux à l'aspect et au toucher flatteur et des ajustements exempts de reproches. Dommage que quelques bruits parasites viennent ternir l'ensemble.

L'ergonomie nous a paru assez satisfaisante mise à part l'accoudoir central trop envahissant. Les sièges conducteur et passager sont très confortables malgré leur faible épaisseur. Ce n'est pas le cas à l'arrière où les passagers trouveront l'assise et surtout le dossier très ferme. En revanche, nous avons trouvé l'espace aux jambes plutôt correct pour la catégorie.

Les rangements sont trop peu nombreux avec seulement un logement à deux niveaux situé au pied de la planche de bord, des vide-poches dans les portes et deux minuscules bacs aux places arrière. Heureusement la boîte à gant très vaste offre un volume de 13 litres. Quant au coffre, Citroën annonce une capacité de 285 litres ce qui en fait le plus vaste de sa catégorie.

Passons maintenant aux qualités dynamiques de la Citroën DS3. Sur route, le comportement est remarquable. A vive allure sur route sinueuse, le châssis dévoile tout son potentiel. Le train avant affûté tel une lame de rasoir procure au conducteur énormément de



Le groupe

plaisir. La petite Citroën fait jeu égal avec la Peugeot 207. En revanche, le confort n'est pas au niveau de la Lionne. Les suspensions très fermes de DS3 pourront lasser certains à la longue.

Dès les premiers mètres on constate très vite que malgré une assistance de direction commune chez Peugeot 207 et Citroën DS3 le ressenti est totalement différent. La direction est ici nettement plus communicative et directe avec juste ce qu'il faut de fermeté au delà de 50 km/h.

Après avoir essayé Citroën DS3 nous comprenons la raison de son irrésistible pouvoir de séduction. Très attachante avec ses lignes sportives et raffinées, DS3 l'est encore plus à conduire. Le châssis très rigoureux desservi par une direction très précise procure un plaisir de conduite intense que soit en ville comme sur les petites routes de campagne.



- On aime beaucoup**
- Les motorisations sobres et performantes
 - Les prestations routières
 - La finition
 - Le design réussi
 - La palette de personnalisation
 - Les tarifs abordables

- On aime moins**
- Les délais trop long
 - Le manque de rangement



Le mois prochain

Dossier officiel: Peugeot 508

Face à face : 308 CC / Megane CC

Les nouveautés du Mondial de l'Auto 2010

RCZ



FP Mag' N°26 – Juin 2010 - www.forum-peugeot.com

Rédacteur en chef : Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Relecture et corrections : Marc Bastin, Francis Gaume

Chef de rubrique sport : Benoît Dumur

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

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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