



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

MAI 2008

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°10

NOUVELLE 407 RESTYLEE



NOUVEAUTE
Peugeot 207 MERCOSUR

SPORT
1000 km SPA

ESSAI DOUBLE
607 V6 HDi
607 2.2 HDi 136



EDITORIAL

24h du Mans : J-16

Les 24h du Mans auront lieu les 14 et 15 Juin prochain. N'hésitez pas à venir commenter la course en direct sur le forum Sport. L'équipe de Forum Peugeot sera également sur place pour faire un reportage.

Bonne lecture !

Actualités

- Technologie p.3
- Nouveau modèle : 207 p.4
- Mercosur

Dossier

- 408 Restylée p.5

Sport

- 1000 km de SPA p.13

Le lion

- Votre Peugeot : les premières 308 SW du forum p.14
- Dessins des lecteurs p.15
- Rétro : La Peugeot 403 p.17
- Multimédia p.18

Le Groupe

- C5 au showroom p.19

DOUBLE ESSAI

607 I Pack Luxe 2.2l HDi p. 8
136 ch

607 II Pack Sport 2.7l V6 p. 10
HDi 204 ch



Encore une récompense pour le 1.6 THP 175

Pour la seconde année consécutive, le 1.6 Turbo BMW /PSA remporte l'International Engine of the Year dans la catégorie 1.4 - 1.8 litres. Il devance le 1.8 FSI de VW de 136 points.

Comme chaque année, 65 journalistes de la presse automobile élisent les meilleurs moteurs des constructeurs automobiles du monde. Cette année, l'**International Engine of the Year Awards** dans la catégorie 1.4 - 1.8 litres de cylindrée, a été décerné au **1.6 THP 175** connu sous le nom de code EP6DTS. Ce moteur, issu de la coopération PSA / BMW, équipe les Peugeot 207 et 308 ainsi que la Mini Cooper S. Les journalistes sont unanimes sur les qualités intrinsèques. Selon Christophe Congrega de l'Automobile Magazine: « *C'est rempli de technologie, et il est le meilleur dans sa catégorie pour le couple, la puissance et le plaisir* ».



Résultats de la catégorie 1.4 - 1.8 litres:

1. BMW-PSA 1.6-litre Turbo (MINI Cooper S, Clubman, Peugeot 207, 308): 333 points
2. Audi 1.8-litre Turbo FSI (A3, A5, Seat Leon, Altea, Toledo, Skoda Octavia, Volkswagen Passat) : 197 points
3. Toyota Hybrid 1.5-litre (Prius): 182 points
4. Mercedes-Benz 1.8-litre Supercharged (C, SLK, CLK, E): 121 points
5. Toyota 1.8-litre four-cylinder VVTL-i 190 (Lotus Elise 111R): 82 points
6. Honda 1.8-litre (Civic, Stream, FR-V): 75 points

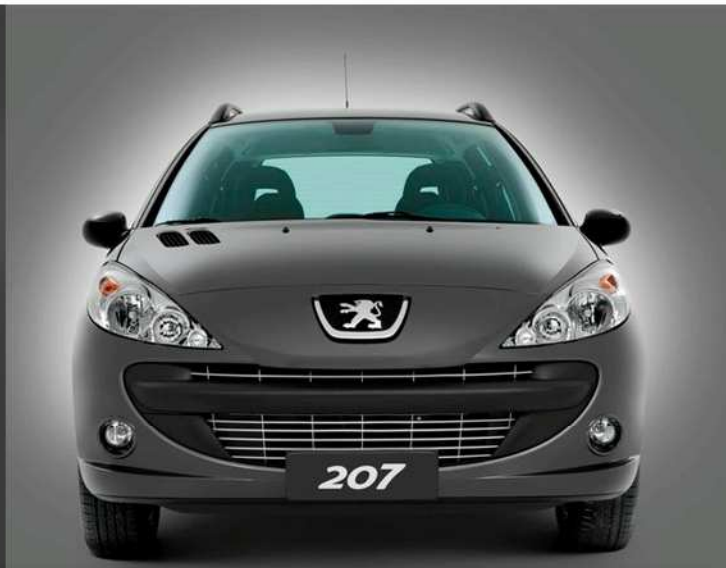
A noter que le 1.0 d'origine Toyota qui équipe la 107 remporte le titre dans sa catégorie. Le seul moteur 100% PSA : le 2.2 HDi (version non précisée 156 ou 170ch) occupe la 5ème place de la catégorie 2.0 - 2.5 litres.



NOUVEAUTE

Nouvelle Peugeot 207 MERCOSUR

Peugeot a présenté au Brésil un nouveau modèle destiné au pays du Mercato Del Sur, il s'agit d'une nouvelle citadine de type 206.



Appelé **207**, ce nouveau modèle ne vient pas remplacer la 206, qui devient alors le modèle le plus accessible, mais au contraire, il vient renforcer la gamme.

Cette **207 Mercosur** reprend des éléments de la 207 européenne sur une base de 206. En effet, extérieurement nous retrouvons la face avant et le pare-choc arrière de la 207 européenne. Le profil est similaire à la 206 ainsi que l'arrière qui dispose de nouveaux feux. A l'intérieur, l'ensemble des éléments à l'exception de quelques détails sont repris également de la 207. Côté motorisation, son offre au Brésil restera réduite au moteur 1.4 avec un équipement de base.

Les versions berlines et SW seront commercialisés au Brésil en Août, en revanche la version **Sedan** ne sera présentée que lors du Salon de San Pablo. Plus tard, une version **Escapade** sera commercialisée, complétée par une dernière version **Pick-up**.





PEUGEOT 407 RESTYLEE

Deux ans avant l'arrivée de la 408, la 407 se refait une beauté. Nous vous avons déjà dévoilé les détails sur ce restylage, aujourd'hui ils sont confirmés, avec des photos et la grille des tarifs en suppléments.



Peugeot présente officiellement aujourd'hui la 407 phase II. Extérieurement nous retrouvons donc une nouvelle grille d'entrée d'air, de nouveaux feux arrières, ainsi qu'un pare-choc arrière type 407 Coupé. Deux nouveaux équipements font leurs apparitions : l'aide au stationnement avant, et le **GPS intégré** (disponible dès le deuxième niveau de finition).

©obsidien33 Forum-Peugeot.com





Côté moteur, le 2.0l HDi passe de 136 à 140 ch et gagne en consommation (5,6 l/100km) et en émission de CO² avec 150 g. par km. Le 1.6l HDi, lui, passe à 140 g. CO²/km, et enfin, un nouveau bloc **2.0 l Bioflex** de 141 ch vient se greffer dans la gamme.

Tarifs à partir de :

Essence

1,8L essence 16V 125ch : 22.000€ (malus : 750€)
 2,0L essence 16V 141ch : 25.200€ (malus : 750€)
 2,2L essence 16V 163ch : 29.200€ (malus : 1600€)
 V6 3,0L essence 24V BVA 211ch : 37.600€
 (malus : 1600€)

Diesel

1,6L HDi 16V FAP 110ch : 24.100€
 2,0L HDi 16V FAP 140ch : 25.900€
 2,2L HDi 16V FAP 170ch : 29.800€
 2,7L HDi 24V BVA FAP 204ch : 37.300€
 (malus : 1600€)



DOUBLE ESSAI

PEUGEOT 607 I PACK LUXE 2.2 HDi 136 PEUGEOT 607 II PACK SPORT V6 HDi 204

Peugeot 607 Pack Luxe 2.2 HDi 136, 2003

Modèle & condition de l'essai : 607 2.2 HDi 136 Pack Luxe BVM5 (Z8) de 2003, essai sur 4000 kms.

Motorisation :

Le moteur de la Z8 en HDi est un très bon moteur économique silencieux et assez coupleux pour la masse à tirer. Pour avoir fait 4000 kms de différents trajets avec, je peux dire que c'est une voiture confortable et silencieuse tant au niveau moteur qu'au niveau bruit de roulement.

La version essayée est une 607 Z8 de juillet 2003 qui totalisait 95 000 kms rendue avec 99 000 kms. Il s'agit des dernières en version BVM5, la finition est Pack luxe cuir noir intérieur carbone, sans aucune options en plus. Après 4000 kms de roulage sur divers parcours on peut dire que c'est une voiture aussi bien à l'aise sur autoroute que sur route, et relativement à l'aise en ville malgré le gabarie de près de 5 mètres.



Niveau **consommation** nous avons pu effectuer quelques tests, les données constructeur sont un peu erroné mais comme un peu près tous les constructeurs.

Circuit urbain : 9 litres/100 kms en respectant les vitesses de circulation.

Circuit mixte : 7,5 litres/100 kms vitesses 80/90/110 kmh.

Autoroute : 6 litres/100 kms vitesses 130 kmh.

Les plus à l'avant :

La place à l'avant donne l'impression d'un grand espace, les grands peuvent s'y installer convenablement et le réglages des sièges électriques est très précis. La visibilité est bonne, en revanche lorsqu'il y a du soleil nous retrouvons des reflets du tableau de bord dans la partie basse du pare brise, qui n'est pas gênant en soit si rien n'est posé dessus.

L'accoudoir central avant est assez large pour accueillir les coudes du conducteur et du passager, de même que l'accoudoir coté porte.

Il y a assez de rangement dans les vides poches, boîte à gant et boîte centrale de rangement pour y loger facilement des objets.

Les plus à l'arrière :

Tout comme à l'avant, il y a une impression d'espace à l'arrière, la garde au toit est bonne, les vides poches sont accessibles et peuvent y recevoir aussi pas mal de chose. les poches homonières sont assez hautes et assez large pour y accueillir des magazines par exemple. L'accoudoir est de bonne qualité et assez large pour y recevoir le coude de deux adultes. Des portes boissons y sont installés, et bien plus pratique qu'à l'avant.



Peugeot 607 Pack Luxe 2.2 HDi 136, 2003



Les moins à l'avant :

Il manque des portes boissons, les seuls proposés à l'avant sont sous l'accoudoir central et ne sont pas accessible en conduisant à moins d'être contorsionniste. Un logement est également prévu dans la boîte à gant pour y mettre un cannette de 33cl, il est réfrigéré avec la clim. Il manque également un porte lunette.

Les moins à l'arrière :

À l'arrière il y a un manque de place au niveau des jambes pour des adultes, aucune commande de chauffage n'y même de diffuseur, les seuls diffuseurs se situent sous les sièges avant qui cependant sont suffisants pour émettre une bonne répartition de la chaleur ou de la climatisation à l'arrière.

Le coffre :

Le coffre est très accessible. Il est de grand volume avec un rangement coté droit où on peut y loger des produits entretiens pour l'auto, des sacs pour les courses et un guide routier de grand format, ainsi qu'un logement coté gauche qui y loge le changeur 6 CD, avec rangement pour mettre les boîtes de CD vide (uniquement sur version avec options JBL). L'accès à la roue de secours est très simple (coffre vide), l'outillage pour le démontage/remontage de roue est bien arrimé au dessus de la roue de secours et d'une assez bonne qualité. La trappe à ski n'est pas manquante, bien que pas utilisée pendant nos essais.



**Peugeot 607 Pack Sport 2.7 V6 HDi, 2005**

Modèle & condition de l'essai : 607 V6 2,7 HDi 204 ch BVA6 Pack sport de 85 000 kms, essai sur 2500 kms. La version essayée était équipée du RT3 et de l'intérieur cuir noir.

Motorisation : Le V6 HDi est un vrai moteur de camion avec un couple impressionnant et un silence absolu. La boîte est d'une merveille et s'accouple bien avec cette motorisation aussi bien en ville, que sur route de campagne avec des relances en sortie de virage digne d'une sportive.

Consommation : La consommation reste sobre pour un moteur aussi puissant en BVM.

Circuit urbain : 9,5 litres/100kms en respectant les vitesses de circulation (utilisation du limiteur).

Circuit mixte : 8,3 litres/100kms vitesse 80/90/110 kmh.

Autoroute : 6,2 litres/100kms à 130kms sur 800 kms.

Performances : Nous avons eu l'occasion de pouvoir rouler sur autoroute non limitée et atteindre la vitesse de

225 km/h sur une courte distance, la voiture montait encore mais le flot de circulation ne nous a pas permis de pouvoir l'emmener à sa vitesse maximale, qui est de 231kmh (donnée constructeur).

La fonction sport de la boîte de vitesse est très surprenante, on a l'impression d'utiliser un moteur essence avec le changement des rapports en zone rouge. Nous avons fait un essai du mode sport en repartant d'un péage, le régulateur à 130, nous somme restés collés dans les sièges jusqu'à la vitesse de 130 kmh (nous étions 4 dans la voiture), avec une conso en lecture direct de 30litres/100, le maxi que l'odb indique.

La suspension sport dégrade le confort sur route abîmée (rainurage.....) par contre la voiture a une réaction de karting avec une direction plus dure et plus précise. Cette position permet de réduire la consommation de 0,3 litres/100kms sur autoroute.



Peugeot 607 Pack Sport 2.7 V6 HDi, 2005

Intérieur : L'intérieur est très peu différent de la Z8, les quelques modifications sont : la planche de bord avec un écran 16/9 pour les véhicules équipés de RTX, les entourages de porte et d'écran qui passent de la finition carbone en finition titane sur les versions essayées, sur les versions en finition bois elles passent de faux bois à vrai bois. Le porte instrument (Indicateur de vitesse...) est beaucoup mieux fini que sur les Z8, avec le report des informations de l'ordinateur de bord entre les compteurs en une simple pression sur le commodo des essuies glaces, ainsi que la mise en route du régulateur ou limiteur de vitesse et le rapport engagé avec la BVA.



CONCLUSION

Après avoir essayé les deux voitures, nous pouvons en déduire que le peu de modifications apportées aux Z9 sont très bien avec, la motorisation du coffre, la fermeture des portes automatiques passé 10 km/h, les anti-brouillards ronds, les baquettes de protections peintes avec un liseret chrome... rendent la voiture plus luxueuse et plus agressive en même temps. Le système HiFi JBL avec le RT3 est moins puissant qu'avec le RM2 de la Z8, mais avec une qualité d'écoute satisfaisante et les réglages adéquates.

Au niveau confort, la Z9 ressort devant la Z8 malgré les roues en 17, avec une assise plus dur aussi, bien à l'avant qu'à l'arrière, le cuir est de meilleure qualité que sur la Z8 (plus épais) mais plus fragile (attention au pantalon avec des pressions sur les poches arrière). Ce que l'on peut reprocher à la 607 c'est l'accès dans l'habitacle pour les personnes qui mesurent plus de 1,80 mètres, et le manque de place à l'arrière au niveau des jambes pour des adultes en comparaison à la 605 qui était gigantesque.

La tenue de route de la 607, aussi bien en Z8 qu'en Z9, est irréprochable. Pas de sentiment de roulie de

sous-virage ou de survirage, nous les avons pas emmenée jusqu'à la limite non plus mais quelques virages rapides et des arrivées rapides sur des ronds points ont permis de juger. Avec de forts freinages, qui est plus performant sur la Z9, sur le mouillé l'ESP maintient bien la voiture sur sa trajectoire même la forçant à aller à l'erreur (essai effectué sur ronds points à la vitesse de 65 kms).

Aujourd'hui nous retrouvons des 607 en occasion à des prix défiant toute concurrence sur le HDG, avec des Z8 en dessous de 9000€ en essence avec des kilométrages de 70 000kms, et des 2,2hdi à 10 000€ avec 110 000kms. Attention aux modèles inférieurs à 2002 qui ont quelques problèmes électroniques modifiés à partir de fin 2002, mais après avoir visité plusieurs forums sur les véhicules allemands du même segment nous pouvons en déduire que comme toutes les voitures elles ont toutes des problèmes. Pour les Z9, on peut en trouver autour de 18 000€ de 2005 en 2,2 HDi avec 100 000kms, 120 000kms en V6 HDi et 60 000kms en essence.



Caractéristiques techniques

**607 2.2 HDi 136****Performances moteur**

vitesse maximum 205 km/h
accélération 0-100 km/h 10.6

Puissance

Puissance en kW 98
Puissance en ch 136
régime de puissance maxi (tr/mn) 4000
couple en Nm 314

régime de couple maxi (tr/mn) 2000

Consommations Norme ECE 99/100

urbain (l/100km) 8.9
route/autoroute (l/100km) 5.5
mixte (l/100km) 6.7

Moteur

cylindrée (cm3) 2179
alésage 85
course 96
taux de compression 18
nombre de cylindres 4
configuration en ligne
orientation transversal
distribution dble ACT
distribution à géométrie variable non
nombre de soupapes/cylindre 4
code moteur DW12TED4/L4 FAP
Compresseur turbo
injection/carburant comm rail dies
Carburant diesel
Réservoir capacité 80 litres

Boîte de vitesses

Roues motrices AV
Transmission manuelle
nombre de rapports 5

**607 2.7 V6 HDi****Performances moteur**

vitesse maximum 230
accélération 0-100 km/h 8.7

Puissance en kW 150

Puissance en ch 204

régime de puissance maxi (tr/mn) 4000

couple en Nm 440

régime de couple maxi (tr/mn) 1900

Consommations Norme ECE 99/100

urbain (l/100km) 11.6
route/autoroute (l/100km) 6.6
mixte (l/100km) 8.4

Moteur

cylindrée (cm3) 2721

Cylindrée (litres) 2.7

alésage 81

course 88

taux de compression 17.3

nombre de cylindres 6

configuration V

orientation transversal

distribution dble ACT

distribution à géométrie variable oui

nombre de soupapes/cylindre 4

code moteur DT17TED4

Compresseur turbo

injection/carburant comm rail dies

Carburant diesel

Réservoir capacité 80

Boîte de vitesses

Roues motrices AV

Transmission automatique

nombre de rapports 6

sélection de mode oui

blocage convertisseur oui

électronique (BVA) oui

mode manuel (BVA) oui

Essai réalisé par : Jérôme (Guerart)

**LMS : 1 000 km de SPA**

A l'image des deux précédentes épreuves du championnat, les 1000 kilomètres de Spa-Francorchamps furent rythmés et animés. Au final, le Team Peugeot Total décroche un troisième succès en trois courses avec la satisfaction de n'avoir rencontré aucun problème technique. Nicolas Minassian, Marc Gené et Jacques Villeneuve ont donc imposé la Peugeot 908 HDi FAP N°7 alors que la deuxième voiture fut contrainte à l'abandon suite à une violente sortie de piste. Sous un soleil estival qui a inondé le circuit tout au long du week-end ardennais et devant 35000 spectateurs, le peloton des 42 voitures s'est élancé sous safety car suite à la sortie d'un concurrent dans le tour de formation. Pedro Lamy au volant de la 908 HDi FAP N°8 ne manquait pas son envol au restart et creusait très rapidement un écart de plus de 5 secondes sur l'Audi R10 de McNish alors sous la pression de Nicolas Minassian aux commandes de la deuxième 908 HDi FAP. Le duel entre les deux garçons débutaient au 21^e tour et se terminait dans le 35^e où virilement, aucun d'eux ne voulut lâcher, les contraignant à un passage dans l'herbe aux Combes. Nicolas Minassian eut le dernier mot permettant ainsi aux deux Peugeot de caracoler au sommet de la hiérarchie durant leur double relais. Au passage de témoin dans les stands au 44^e tour, Jacques Villeneuve héritait du commandement quand la N°8 perdait 35 secondes au stand avec Alexander Wurz à son bord, suite au contact coupé par erreur. Reparti troisième derrière l'Audi de Capello, Wurz cravachait pour refaire son retard qu'il allait combler au 56^e tour. En débordant une pyker, il ne put éviter l'accrochage et percutait violemment les pneus entraînant avec lui le malheureux Capello qui put repartir avec une voiture endommagée. « Tout s'est passé très vite, explique A. Wurz. En déboitant devant la Spyker, un contact eut lieu à l'arrière droit et je suis parti en tête à queue. Je n'ai pas pu éviter l'Audi et en suis désolé tout autant que pour toute l'équipe Peugeot qui avait préparé une fantastique voiture ». Jacques Villeneuve relayé par Marc Gené qui signait le meilleur tour en course, puis finalement Nicolas Minassian, déroulaient à tour de rôle la course en tête sans aucun problème stratégique ni technique. Au championnat pilotes, le duo Minassian-Gené se retrouve en tête à égalité de points avec Rockenfeller-Prémat. Côté constructeurs, Peugeot cède le commandement à Audi pour 2 unités.

Jacques VILLENEUVE : « Cette course a été un grand plaisir. Ce fut une belle bataille et nous avons réalisé un bon boulot tous les trois ensemble. C'est une excellente préparation en vue des 24 Heures du Mans et aussi une grande satisfaction de renouer avec la victoire. Ma dernière remontait au Grand-Prix du Luxembourg en 1997 ! »

Nicolas MINASSIAN : « J'ai beaucoup souffert dans mon premier relais avec une voiture très survireuse. Une fois chaussé de pneus neufs, j'ai retrouvé mon feeling et j'ai livré avec McNish un bon duel. J'ai freiné à la limite, il a freiné encore plus tard et nous avons dû, tous les deux, passer dans l'herbe. Ce fut chaud mais sportif ! Tout le reste de la course fut du plaisir avec mes deux équipiers ».

Marc GENE : « Nico a fait une grande partie du boulot. C'est un bon résultat en vue du championnat et je suis très content que l'équipe ait invité Jacques pour mieux préparer les 24 Heures du Mans ».

Michel BARGE : « Peugeot reste invaincu en Le Mans Series. Satisfaction aussi d'avoir utilisé Spa pour préparer Le Mans en rassemblant deux des trois équipages. Est-ce pour cela que nous sommes prêts pour l'épreuve mancelle ? Il nous reste encore beaucoup de travail, accentué par l'accident de la N°8. Malheureusement c'est la course. Mélanger les voitures de performances différentes est un attrait de la discipline mais aussi sa principale difficulté ».

Bruno FAMIN : « Nous n'avons rencontré aucun problème technique. Le contact coupé sur la N°8 est dû à une mauvaise action pendant le changement de pilote. La sortie de la N°8 nous complique évidemment la tâche mais nous n'en sommes pas à notre premier défi à relever ! »

LE FIL DE LA COURSE

Heure Tour Voiture Faits marquants

12H53 1 7 et 8 Départ sous safety car suite à la sortie dans tour de formation de N°46

12H57 2 7 et 8 Restart : 908 N°8 en tête devant Audi N°1 et 908 N°7

13H02 3 7 Duel entre McNish et Minassian : faute de Minassian à la Source qui perd 6 secondes.

13H38 21 7 et 8 Fuel et changement de pneus

14H02 32 7 Minassian attaque McNish par l'extérieur au virage des Combes.

Les deux voitures partent dans l'herbe. Minassian prend la 2^e place.

14H27 44 7 et 8 Fuel, changement de pneus et de pilotes (Wurz sur la N°8 et Villeneuve sur la N°7). La N°8 perd 35 secondes suite à une coupure du contact. La N°7 se retrouve en tête.

14H34 46 7 et 8 Safety Car

Communiqué de presse Peugeot

LES PREMIERES 308 SW DU FORUM

**308 SW FELINE HDi 136 Noire Perla Nera
de goldeneyes68**



**308 SW FELINE HDi 136 Bleu Tauranga
de Francis**

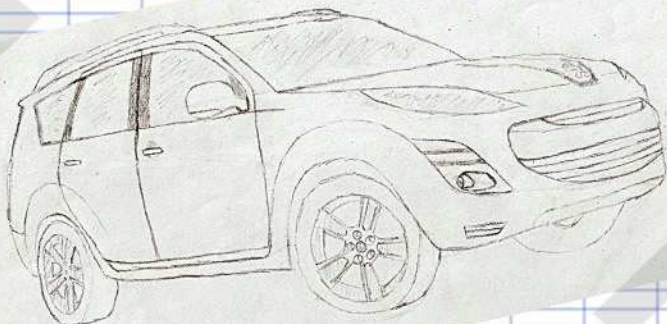


**Intérieur mi-cuir avec Maille
Payerne Grège**





Naunaud 4007



Drien19 808



Mushi 408





Drien19 nous présente :



ORIEN 19



THP 150

PARTNER RC

Peugeot Partner

RC

ORIEN 19



PARTNER RC

ORIEN 19



PARTNER RC



PEUGEOT 403

La 403 a été présentée pour la première fois le 20 avril 1955 au palais du Trocadéro à Paris. Il s'agissait d'une berline luxe 8 chevaux à toit ouvrant. À l'époque, et jusqu'à la fin 1957, le capot était orné d'un lion chromé, symbole de la marque sochalienne, un accessoire retiré en 1958 car considéré comme dangereux en cas de choc avec un piéton ou un cycliste. C'est au salon 1957 que fut présentée par le constructeur Peugeot la première automobile 403 berline la N4Y à sécurité passive. Peugeot supprimait le lion du capot, offert à l'acheteur toutefois et, remplacé par une petite baguette chromée (en 1958 montage d'une grande baguette chromée), les fourchettes arrière étaient remplacées par les premiers clignoteurs de France, les premiers codes, les premiers essuies glaces parallèles, et le nouveau moteur 403 (auparavant il s'agissait du moteur 203). Il est dommage que les premières innovations Peugeot, majeures en France, pour la sécurité passive automobile ne soient pas mieux valorisées.

Le cabriolet est apparu en août 1956. Il sera construit à 2 043 exemplaires jusqu'à la fin 1960. En septembre 1956, naissance de la familiale et commerciale, le mois suivant du plateau-cabine. En octobre 1959 est commercialisée une version diesel à moteur Indenor, ce qui fera de la 403 la première voiture française diesel de série. Ce même moteur équipera aussi d'autres marques comme Austin, Vauxhall (à Singapour) et des Jeep Willys (en Corée).

Il a été produit 1 204 121 exemplaires de Peugeot 403. Sa construction a été stoppée en novembre 1966, le dernier exemplaire étant une 8 chevaux de couleur crème.

En 1959, une 403 berline luxe valait 9 600 francs, un cabriolet 14 900 francs.



Cabriolet, 1966



Break, 1955



Cabriolet, 1955



Salon de Reims 2008



PEUGEOT Miniatures 1/43 ème

PEUGEOT 308 THP 175



C'est avec plaisir que Domi67 nous présente sa dernière acquisition, une 308 THP 175 Rouge Babylone !
Si vous souhaitez en savoir un peu plus sur sa magnifique collection, lisez le n°4 de FP Mag' à la rubrique Zoom.

Référence Norev :
473801

PEUGEOT 908 RC



Concepts Cars La collection
N°33

Echelle 1/43
Boîtier de protection
Minature en Métal Injecté

En vente en librairie, ou sur certains sites internet de journaux.

Après son exposition dédiée aux véhicules de Rallye, Citroën nous présente trois modèles marquant l'arrivée de la **nouvelle C5**.

Cette exposition était caractérisée par une présentation à deux thèmes, la voiture et la maison. En effet, tout en parcourant les étages, nous pouvons apercevoir le concept car Airscape, deux C5 berline, et une C5 Tourer, séparés par des reproductions de pièces d'une maison. Salon, salle de bain, et chambre viennent se confondre avec les quatre véhicules.

Concept car Citroën Airscape

Ce concept est un cabriolet et 4 places doté d'une capote en carbone recouverte de toile. Présenté au salon de Francfort 2007, C5 Airscape préfigurait le style de la berline avec une face avant et arrière presque identique à celle-ci. A l'intérieur, nous retrouvons un habitacle entièrement en cuir de couleur marron, pour le reste, encore une fois c'est identique à la berline. Côté moteur, ce cabriolet emprunte le V6 2.7 l HDi de 208 ch, comprenant une nouvelle technologie nommée Urbanhydrid. Ce dispositif reprend le fonctionnement du Stop&Start avec des améliorations en plus.

**C_42**

C5 berline

Commercialisée depuis le 31 mars 2008, la nouvelle Citroën C5 était présentée ici en version Exclusive, le haut de gamme. Extérieurement, hormis les couleurs Noir Perla Nera et Bourrasque, nous pouvons constater que cette finition est dotée de série des projecteurs directionnels Xénon bi-fonction, de baguettes chromées sur les vitres, et des jantes 19" nommées Adriatique. A l'intérieur de la première C5, nous pouvons observer le cuir Criollo dans sa robe intégrale. La seconde, elle, était équipée du cuir clair nommé Claudia.



C5 Tourer

L'appellation "Tourer" désigne la déclinaison break de la C5. Le modèle présenté était également en finition Exclusive, mais cette fois-ci de couleur Suroît. A l'intérieur, les sièges étaient garnis du cuir Claudia. En revanche, contrairement à la berline, il faudra attendre sa commercialisation courant juin prochain.



www.Forum-Peugeot.com



Crédit photos

Page 1 : Peugeot, Guerart

Page 2 : Peugeot, Guerart

Pages 3,4,5 : Peugeot

Page 6 : Peugeot, obsidien33

Page 7 : Peugeot

Pages 8,9,10,11,12 : Guerart

Page 14 : goldeneyes68, Francis

Page 15 : Naunaud, Drien19, Mushi

Page 16 : Drien19

Page 17 : Peugeot

Page 18 : Domi67, Smiley

Page 19 : Bob113

Page 20 : Peugeot

FP Mag' N°10 – Mai 2008

Graphisme : Guillaume (Bob113) / Quentin (Plouf)

Mise en page/Textes : Guillaume (Bob113)

Articles : Guillaume (Bob113), Jérôme (Guerart)

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

© Tous droits réservés

- Actualité
- Scoop
- Le Mans : Journées tests
- Résultat concours 308
- Le coin des lecteurs : dessins, créations...

