



# FP MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Mai 2009

[WWW.FORUM-PEUGEOT.COM](http://WWW.FORUM-PEUGEOT.COM)

n°17



## Spécial Essai

**308 CC 1.6 THP 140 BVA**

**308 CC 2.0 HDi 136 BVA**

**3008 1.6 THP 150**

**3008 1.6 HDi 110**

**Sport-Rallye**  
**Lyon Charbonnières**  
**Terre de l'auxerris**





## Éditorial

Crossover, ou Coupé-Cabriolet ?

Deux nouveautés majeures chez Peugeot sont à l'essai ce mois-ci ! En effet, globalement la presse est unanime sur la qualité de ces deux modèles. Nous avons également été conquis en les essayant, et nous le faisons partager dans ce numéro. Le 3008, comme la 308 CC auront sûrement du succès, nous l'espérons. Rappelons que de 2003 à 2008, la 307 CC s'est produite à plus de 174 000 exemplaires.

Je vous souhaite une agréable découverte de ces dernières lionnes, et nous aurons le plaisir de publier prochainement dans le magazine, les tout premiers modèles des lecteurs.

Bonne lecture.

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

## Actualités

Les chiffres.....p 3

## Essai

Peugeot 3008.....p 4

Peugeot 308 CC 1.6 THP .....p 8

Peugeot 308 CC 2.0 HDi.....p 10

## Sport

Rallye.....p 11

Actualités.....p 12

## Tribune libre

Les dessins des lecteurs.....p13

## Le groupe

Actualités.....p14

## Dico

Glossaire mécanique.....p15



Dans une conjoncture automobile qui semblait être à la hausse au mois de Mars, Peugeot bascule dans un trou au mois d'Avril avec une baisse des immatriculations de 18,4% et prend 14,7% de parts de marchés. Peugeot perd ainsi le leadership face à son cousin et néanmoins concurrent Citroën avec une part de marché de 16,2% et une hausse des immatriculations de +10,1%.

Quelques experts annoncent que les chiffres du mois d'Avril sont erronés du fait du nouveau système de certificats d'immatriculations, qui a subi quelques bugs lors de sa mise en place. On peut donc s'attendre à une hausse sur le mois de Mai si ces faits s'avèrent exacts. Peugeot compte aussi sur la sortie de la 3008 ainsi que de la 308 CC pour reprendre le leadership à Citroën et remonter le chiffre.

En début de mois, le groupe a publié son chiffre d'affaires du premier trimestre 2009. On peut s'apercevoir que les -20% annoncés par C.Streiff en début d'année peuvent s'avérer exacts, puisque le groupe enregistre une perte globale de 24,9% au cours de ce premier trimestre.

Sans rentrer dans les détails, Faurecia enregistre la plus grosse perte du groupe avec une baisse de 38,1% de son chiffre d'affaires suivi de Gefco -28,2%.

## Calendrier 2009

**Début mai:** commercialisation du Peugeot 3008\*

**Du 8 au 10 mai:** THP Cup au circuit Dijon-Prenois

**Du 8 au 10 mai :** Le Mans Series 1000km de Spa-Francorchamps

**Mai :** 30ème anniversaire de la Peugeot 505

**29 et 30 mai :** THP Cup à Magny-cours

**Juin:** présentation de la Peugeot 207 restylée\*

**13 et 14 juin :** 24 Heures du Mans

**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 monospace compact Peugeot (T87)\*

**Du 15 au 27 septembre :** salon de Francfort

**19 septembre :** Héritage Festival Autodrome à Montlhéry

\* information non officielle



3008 1.6 THP 150 et 3008 1.6 HDi 110

## Premier essai du Crossover Peugeot



**Deux mois après nous avoir présenté 3008 au siège de la Marque à Paris, Peugeot nous avait conviés jeudi après-midi à réaliser un essai dynamique du nouveau 3008. Pour une des toutes premières fois, nous allons pouvoir comparer les 1.6 THP 150 et HDi 110 sur un parcours mêlant ville, autoroute et route de campagne.**

13h30, deux véhicules nous attendent devant l'entrée de parking du 75 avenue de la Grande Armée. Un 3008 Premium pack 1.6 THP 150 brun hickory (équipé comme une version Féline) et un 3008 Premium pack 1.6 HDi 110 Vapor Grey équipé du GripControl. Nous prenons place à bord. Pas de grosse surprise puisque nous avons déjà découvert sous toutes les coutures 3008 lors du salon de Genève.

Cette fois-ci, les véhicules étant en extérieur, il nous est permis de mieux apprécier le toit en verre panoramique. Cette belle journée ensoleillée donne à l'habitacle une luminosité exceptionnelle ! Que ce soit aux places avant ou arrière, les passagers bénéficient d'une agréable sensation d'espace grâce aux 5,34 m<sup>2</sup> de surface vitrée totale. Comme sur 308 SW, le système d'occultation du toit en verre est constitué d'un rideau à enrouleur. Une fois les réglages du conducteur effectués, la position de conduite se révèle excellente.

**Le roulis est fort bien maîtrisé, vive le DRC !**

Seul le levier de vitesse situé assez haut demande un temps d'adaptation. Aux places arrière, l'habitabilité est surprenante ! Des adultes de plus d'1m80 sont à leur aise même avec un conducteur et un passager avant de grande taille.

13h35, le moteur démarre. Le 1.6 THP 150 se montre extrêmement silencieux. Comme sur 308, cette motorisation est accouplée à une boîte de vitesse à 6 rapports MCM. Sur la route, on pouvait présager le pire compte tenu du poids du véhicule additionné des quatre occupants. Il n'en est rien ! La boîte à l'étagement parfait lui confère un agrément surprenant. Il est tout à fait possible de conduire sans monter dans les tours. Même à très bas régime, le moteur relance en douceur. Les reprises en 5ème sur autoroute en légère montée sont sécurisantes et on s'étonne même de rester en 6ème. Les performances semblent très proches de la 308.

Sur route, Peugeot 3008 se révèle très confortable et ceci malgré la présence de jantes 18 pouces. Que ce soit aux places avant ou arrière, nous constatons que les irrégularités de la chaussée sont très bien filtrées. Le train avant est très précis et le roulis fort bien maîtrisé sans bien sûr égaler celui de la 308. Néanmoins, la stabilité en courbe impressionne compte tenu du centre de gravité assez haut. Ceci est à mettre au cré-



dit du Dynamic Rolling Control qui limite le roulis sans sacrifier le confort des passagers.

15h00 arrivée à Seraincourt où nous retrouvons le second 3008. Nous profitons de cet arrêt pour prendre quelques clichés des deux véhicules. Vous retrouverez dans la galerie photo le compte rendu de cet essai du Peugeot 3008 en image avec notamment quelques vues mettant en avant l'immense toit panoramique ou encore la garde sol.

Pour le retour à Paris, nous prenons place à bord du 3008 1.6 HDi 110. Ce modèle dispose d'une sellerie tissu « Guerande » contrairement à la version 1.6 THP essayée précédemment qui possédait une sellerie cuir. Autre différence, cette version possède un bouton supplémentaire sur la console centrale qui trahi la présence du Grip Control. A noter également que ce 3008 1.6 HDi 110 est dépourvu de Dynamic Rolling Control. Dès les premiers virages et rond-point, l'absence de ce dispositif anti-roulis se fait sentir. Néanmoins, les mouvements de caisse restent assez bien maîtrisés. De plus, cette motorisation ne se prête pas vraiment à une conduite sportive. Le 1.6 HDi 110 se montre très souple mais manque un peu de souffle. Heureusement la boîte de vitesse est là pour tirer pleinement parti des 110ch et des 240 Nm de couple. Autre faiblesse par rapport à la version 1.6 THP 150 : sa sonorité. Cette version HDi se montre un peu plus bruyante. Il faut dire que la motorisation THP place la barre très haut et il est alors très difficile de faire aussi bien. Cet essai dynamique du Peugeot 3008 nous a également permis de tester pour la première fois l'affichage tête haute en condition d'utilisation. Le dispositif se révèle à l'usage très pratique et peu envahissant dans le champ de vision. Ainsi, l'adaptation du conducteur est quasi immédiate après avoir réglé la position de la lame réfléchissante. En plus de la vitesse, l'affichage informe sur le temps qui nous sépare du véhicule qui nous précède. Il est alors beaucoup plus simple de respecter les dis-



tances de sécurité au milieu du trafic de l'A13. Autre nouvel équipement : le WIP Com 3D. Ce système regroupe 3 fonctions : navigation GPS, autoradio MP3 et téléphone. Son utilisation se révèle simple et intuitive grâce à une grosse molette centrale. Nous reviendrons plus en détail sur le test du WIP Com 3D dans un de nos prochains articles.



**Plus de photos ?**  
Visitez notre site Internet:  
[www.forum-peugeot.com](http://www.forum-peugeot.com)



Pour conclure cet essai, nous avons été agréablement surpris par Peugeot 3008. Un peu déçu par son design notamment la partie avant, nous avons un peu mis de côté notre jugement lors de la découverte de l'habitacle. Aujourd'hui, ses qualités routières confortent notre avis positif. 3008 possède une tenue de route exemplaire dans sa catégorie sans sacrifier le confort de ses occupants. La planche de bord très réussie esthétiquement se révèle extrêmement agréable à l'usage avec une ergonomie sans faille. Pas de grosse déception en somme à l'exception de quelques petits points où Peugeot 3008 pourrait progresser : le bruit peu flatteur de la fermeture des portes arrière et la sonorité du 1.6 HDi un peu plus présente dans l'habitacle que le 1.6 THP. Après avoir pu essayer ces deux versions, nous sommes à présent impatients de pouvoir tester la version 2.0 HDi 150. Rendez vous dans quelques semaines sur Forum-Peugeot pour un essai vidéo détaillé.

- On aime beaucoup**
- Le caractère routier (agile, précise,...)
  - Le confort
  - La position de conduite
  - La finition
  - Le moteur THP performant et très silencieux
  - Le moteur HDi très sobre

- On aime moins**
- Moteur HDi un peu plus bruyant
  - La grosse calandre



Textes : Bruno Bonavent  
Photos : Guillaume Ollier



## Peugeot 308 Bioflex

Peugeot propose depuis peu une 308 BioFlex équipée du moteur 1.6 l 80 kW (110 ch). Ce modèle succède à la 307 SW



BioFlex commercialisée en France dès 2007. Le moteur 1.6 l (TU5JP4) a subi des modifications du circuit de carburant et de l'injection moteur, afin de pouvoir supporter l'E85. Il peut, ainsi, fonctionner indifféremment avec de l'essence, du superéthanol ou n'importe quel mélange des deux.

De plus, 308 BioFlex reçoit des pneumatiques à économie d'énergie Michelin Energy Saver (- 0,2 l/100 km), en 16", lancés en exclusivité mondiale sur la 308 en 2007.

## Un hybride essence ?

Selon plusieurs sources proches du groupe, PSA Peugeot Citroën étudierait actuellement le développement d'une chaîne hybride essence. Le concept RC Hybrid4



présenté au Mondial de l'Auto 2008 à Paris pourrait préfigurer non pas un futur véhicule reprenant le design du concept-car mais une future motorisation. Cette technologie hybride essence serait réservée à des modèles typés «sportifs». Ainsi, Coupé 308 (ou RCZ) actuellement connu sous le code T75 pourrait logiquement inaugurer cette nouvelle solution hybride. Dès lors, rêvons un peu et imaginons une version hybride essence de plus de 250ch doté d'une transmission intégrale. De quoi chasser sur les terres des sportives pures et dures comme une certaine Audi TTS. A suivre...

## Peugeot RD

Le projet vainqueur du 5ème concours de design Peugeot est présenté au salon de Shanghai depuis le 20 avril. Peugeot RD est l'interprétation du thème « Imaginez la Peugeot des Mégapoles Mondiales de demain » selon Carlos Arturo Torres.



Peugeot RD se distingue des autres études de style par une articulation innovante qui scinde le véhicule en deux parties. Ce dispositif ingénieux permet selon son concepteur « une tenue de route irréprochable, ainsi qu'une capacité à se faufiler aisément dans la circulation urbaine. » De part son architecture, Peugeot RD «allie les sensations d'un scooter 3 roues et le plaisir de conduite d'une berline». Bien évidemment, ce concept est équipé d'une motorisation propre 100% électrique.

## Geneviève en 1007

Mardi 7 avril, au Peugeot Avenue des Champs Elysées, Geneviève de Fontenay s'est vue remettre des mains de Pierre Garnier, Directeur Marketing de Peugeot France, les clés d'une 1007 qui lui ressemble.

Cette 1007 noire est décorée de deux bandes blanches qui en soulignent la ligne, tel le chapeau de la célèbre Présidente de Comité Miss France. Ainsi, la voiture est toute en élégance et sophistication, comme le personnage légendaire et populaire qu'est Madame de Fontenay.



Peugeot 308 CC 1.6 THP 140 BVA

## Essai dynamique

**L**a Peugeot 308 CC est la digne héritière du savoir-faire Peugeot en matière de coupé et cabriolet. Sa ligne nettement plus réussie que sa devancière ne laisse personne indifférent. Pour preuve, notre 308 CC suscite la curiosité des touristes de Honfleur à Houlgate en passant par Deauville.

La nouvelle Peugeot 308 CC se distingue de la berline par une ligne plus élancée. Le dynamisme parcourt le véhicule de la face avant très expressive à la poupe, nettement moins massive que la 307 CC. Le diffuseur arrière contribue à affiner la partie arrière tandis que les feux à diode encadrent le tout avec raffinement. Sur notre modèle d'essai, la teinte Brun Terre d'ombre se pare de reflets pailletés qui sied à merveille à la sellerie Grège.

A bord, on retrouve la planche de bord de la 308. Cette version coupé cabriolet se distingue par ses compteurs à fond blanc, son volant sport, ses jantes 17 pouces et ses quatre grandes

poignées en chrome qui rappellent que nous sommes en présence d'un véhicule quatre places. Sans

oublier bien sûr, les commandes spécifiques liées au toit rétractable. Une fois installé au volant, l'ergonomie parfaite et les sièges enveloppants invitent au voyage. La position de conduite est idéale avec une assise abaissée de 15 mm par rapport à la berline. Le cuir souple assure un confort remarquable tandis que les galbes du siège maintiennent les occupants en toute circonstance.

Aux places arrière, l'espace aux jambes progresse très peu par rapport à la 307 CC. Ce qui n'empêche pas la 308 CC d'accueillir deux adultes à l'arrière. La garde au toit se révèle suffisante pour des passagers mesurant 1,80 mètre. De même, l'espace aux épaules est plus que généreux tant aux places arrière

qu'aux places avant.

Le soleil brille, la température avoisine 25°C, il est temps de découvrir la belle. La manœuvre d'ouverture du toit est commandée par un bouton situé près du frein à main. Grâce à diverses optimisations, le passage de la configuration coupé à cabriolet (et vice versa) s'effectue en 20 secondes (25s sur 307 CC). Seule contrainte, il faut impérativement maintenir le doigt sur la commande lors de l'opération d'ouverture ou de fermeture du toit. Ceci pour des raisons évidentes de sécurité. De plus, avant d'ouvrir ou de fermer le toit, il faudra veiller à avoir positionné le rideau de coffre. Attention, à ne pas ranger ce rideau en configuration cabriolet car après c'est assez compliqué pour le remettre.

Dans la matinée, la fraîcheur pourrait naturellement nous obliger à conduire avec le toit fermé. Avec 308 CC et le nouveau système Airwave, même avec une température extérieure de 14°C, il est possible de

**...Savant mélange entre sportivité et confort...**

rouler cheveux au vent. Le pare-brise très incliné protège très bien les occupants avant des remous d'air. La climatisation distille un air

tiède tandis que le système Airwave ajoute un peu de chaleur au dessus des épaules. En revanche, pour les passagers arrière, les turbulences sont bien trop présentes au-delà de 70km/h pour espérer rouler en cabriolet lorsque la température est inférieure à 25°C. Notre version d'essai bénéficie d'une liste d'équipements pléthorique ! Aux équipements de série déjà nombreux de la version Féline s'ajoute les options suivantes : alarme, aide au stationnement avant, système HiFi JBL, pack cuir intégral (planche de bord revêtue du cuir), pack électrique (sièges électriques à mémoire) et enfin le pack vision incluant notamment les projecteurs xénon dont nous parlerons un peu plus loin.



Accouplé à la boîte automatique à 4 rapports, le 1.6 THP perd 10ch par rapport à sa version en boîte manuelle. Malgré cela, il ne s'en sort pas trop mal pour mouvoir les 1523 kg. Souple et disponible dès les bas régimes, il offre un très bon agrément. La boîte automatique convient très bien à la philosophie du coupé cabriolet. Elle permet une conduite relaxante. Sauf qu'ici la boîte automatique gâche un peu le brio de la mécanique, dommage. Il faut dire que cette boîte AL4 commence à dater. L'appellation « commande Tiptronic Porsche » semble bien présomptueuse compte tenu de son manque de dynamisme. Avec seulement 4 rapports et une logique de passage de rapports confus, elle agace un peu le conducteur et engendre une importante surconsommation. De plus, le frein moteur est quasi inexistant. On se demande bien pourquoi Peugeot s'obstine à conserver cette boîte alors que la version 6 rapports AM6C est proposée sur la version 2.0 HDi. Une autre solution aurait été d'associer le 1.6 THP à la boîte manuelle pilotée BMP6. Nous aurions pu ainsi bénéficier d'un semblant de frein moteur. Espérons que cela soit corrigé par la suite.

Malgré des suspensions rabaissées, 308 CC ménage un réel confort à ses occupants. Savant mélange entre sportivité et confort, les suspensions filtrent assez bien les irrégularités de la chaussée. Les bruits aérodynamiques sont assez bien contenus que ce soit aux



places avant comme aux places arrière. Nous avons été surpris par la sonorité du 1.6 THP qui demeure très présente dans l'habitacle lors des phases d'accélération. C'est d'autant plus surprenant que cette motorisation que nous connaissons bien se montre extrêmement discrète sous le capot des 207, 308 SW et 3008. Nous ne manquerons de vérifier si le 1.6 THP en boîte manuelle souffre du même symptôme. Enfin, dernier reproche envers les pneumatiques Continental ContiSportContact 3 en 225/45R17 qui engendrent un bruit de roulement important sur autoroute.



Question tenue de route, que vaut réellement cette nouvelle 308 CC ? Avec presque 900kg sur le train avant, on pouvait présager le pire. Il n'en est rien. 308 CC affiche une agilité surprenante. Le train avant incisif à souhait se montre d'une précision chirurgicale. Grâce à une direction électropneumatique très bien calibrée, le conducteur profite au maximum des capacités du châssis. Les vitesses de passage en courbe impressionnent. Le véhicule rassure par sa stabilité. Les voies élargies et le centre de gravité plus bas par rapport à la berline y sont pour beaucoup. Ce coupé cabriolet est d'autant plus agréable à mener que le volant offre une excellente prise en main. Cette 308 CC est tellement efficace sur route qu'on en regrette presque l'absence du 1.6 THP 175 au catalogue. Quel châssis !

Comme nous l'avons précisé au début de cet article, notre modèle d'essai disposait des projecteurs xénon directionnels dynamiques. Les possesseurs de 308 ou 407 qui utilisent cet éclairage au quotidien ne nous contrediront pas. Le confort de vision de nuit est supérieur à l'éclairage halogène classique. Les projecteurs directionnels offrent indéniablement un plus niveau sécurité avec une meilleure visibilité en courbe comme nous avons pu le vérifier de nuit sur les petites routes de Normandie.





Peugeot a encore une fois réussi le mariage du coupé et du cabriolet. 308 CC procure un réel plaisir de conduite que ce soit en coupé et en cabriolet. Le comportement routier irréprochable et le confort de premier ordre en font une des références du segment. Dommage que la boîte automatique quatre rapports vienne ternir ce tableau idyllique. Heureusement, les aficionados de transmission automatique pourront s'orienter sur la version 2.0 HDi 136 BVA 6 rapports.

Textes : Bruno Bonavent  
Photos : Sébastien Rabatel

### On aime beaucoup

- L'efficacité du système Airwave
- La tenue de route irréprochable
- La position de conduite
- La direction précise
- La finition
- Le confort

### On aime moins

- La boîte auto 4 rapports dépassée
- Le moteur un peu bruyant



Peugeot 308 CC 2.0 HDi 136 BVA

## Le meilleur choix

Le moteur 2.0 HDi 136 offre une élasticité exemplaire, son couple 320nm à 340 nm apporte un répondant des plus agréable. Les démarrages et reprises sont très correctes. Il s'agit toujours de la version 136, l'évolution 140 ch étant pour l'heure toujours réservée à la boîte manuelle.

D'une souplesse remarquable ce moteur s'est montré très dynamique. Au point de le trouver encore plus tonique que les versions essayées l'an passée sur la berline. Il nous semblerait que les rapport de boîte soient raccourcis ou s'agit-il d'une meilleure cartographie moteur ? Toujours est-il que ce moteur se montre d'une grande élasticité. Le 6e rapport en mode manuel peut être enclenché dès 67 Km/h. La boîte automatique à 6 rapports est déjà bien connue dans la gamme PSA, elle équipe également les motorisations V6 2.7 HDi. Le seul défaut qu'on pourrait lui reprocher est d'être soumise au malus de 750 euros car ce moteur rejette 180g de CO<sub>2</sub> et entraîne une consommation quelque peu abusive en ville : près de 9.7 litres en cycle urbain.

Chose rassurante, nous avons relevé une consommation sur route nationale de l'ordre de 6.7 litres à une moyenne de 93 Km/h (tout en respectant les limitations de vitesse). On peut par conséquent envisager de longues distances sans devoir repasser trop souvent par la case « ravitaillement ».

Pour nous c'est incontestablement le CC le plus abouti de Peugeot. La ligne est plus racée que sur le précédent 307 CC, l'offre moteur est assez riche dès le lancement du modèle, l'équipement peut être pléthorique, et la voiture fait tourner bien des têtes.

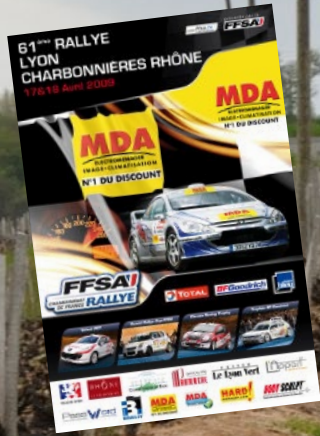
**En conclusion un mariage idéal de la boîte automatique au couple agréable du 2.0 hdi qui ajoute à ce coupé cabriolet un confort d'utilisation auquel on devient vite accro !**

**Le bémol restera le prix...Car cette version CC Feline HDi 136 BVA avoisine les 35000€, et notre version d'essai en valait plus de 38000 ! Une somme qui devient conséquente...**



Rallye

## 307 WRC : l'arme absolue sur les rallyes français?



C'est en 2004 que Peugeot Sport présente la 307 WRC qui succède à la 206 WRC dans le cadre du Championnat du Monde des Rallyes. A son volant, le finlandais Marcus Grönholm décroche trois victoires mais fin 2005, les dirigeants de la marque au Lion décident de stopper leur implication dans ce championnat et s'orientent vers l'endurance.

Dés lors, Peugeot Sport vend ses 307 WRC à des équipes privées dont BSA et Bozian Racing. C'est à partir de ce moment que la lionne commence à tout rafler sur le territoire français. Elle décroche les titres de Championne de France Asphalte en 2006, 2007 et 2008 grâce à Vouilloz, Henry et Snobeck et les titres de Championne de France Terre en 2006 et 2007 avec Cuoq. Cette année encore, pour sa sixième année d'existence, la 307 WRC semble au dessus du lot...

**Rallye Lyon-Charbonnières (17-18 avril)**  
Comme chaque année, le Rallye Lyon-Charbonnières marque le début du Championnat de France des Rallyes Asphaltes. Le plateau est conséquent avec 182 concurrents au départ dont de nombreuses Peugeot de toutes générations. Parmi elles, on retrouve deux 307 WRC pour David Salanon et Dany Snobeck, le Champion de France en titre.

Dés le départ, Salanon prend les commandes de la course en remportant les trois chronos au programme de la première étape. Il est suivi par Olivier Marty sur Peugeot 207 S2000 et par Snobeck légèrement en retrait suite à une erreur dans le choix des pneus.

Coup de théâtre lors de la première spéciale de la deuxième étape ! David Salanon alors leader se fait surprendre sur une route humide et sort de la route. C'est alors que Dany Snobeck s'empare de la première place du rallye. Il ne la quittera pas jusqu'à l'arrivée, offrant à la 307 WRC une nouvelle victoire !

Il devance Jean-Sébastien Vigion, Olivier Marty et Guillaume Canivenq, tous trois au volant de 207 S2000 prouvant que la nouvelle génération des Peugeot de rallye est bien là, et la Subaru Impreza WRC de Pierre Roche.

- Classement général (Rallye Lyon Charbonnières) :**
- 1- SNOBECK Dany (Peugeot 307 WRC) 1:44:29:5
  - 2- VIGION Jean-Sébastien (Peugeot 207 S2000) +2:33:9
  - 3- MARTY Olivier (Peugeot 207 S2000) +2:59:2
  - 4- CANIVENQ Guillaume (Peugeot 207 S2000) +3:37:5
  - 5- ROCHE Pierre (Subaru Impreza WRC) +3:42:5
- etc...

**Rallye Terre de l'Auxerrois (2-3 mai)**  
Le premier week-end de mai, le Championnat de France Terre faisait sa rentrée 2009 au Rallye Terre de l'Auxerrois. Si le plateau est moins relevé que sur le championnat asphalte, on y retrouve néanmoins là aussi une Peugeot 307 WRC, celle de Laurent Carbonaro, un pilote amateur. S'il n'a pas forcément le niveau d'un pilote professionnel, Carbonaro profite pleinement de la fiabilité et des performances de sa voiture. Bénéficiant des erreurs de ses adversaires, il s'impose pour la première fois en Championnat de



France ! Il devance à l'arrivée Thomas Privé sur Mitsubishi et Bernard Munster, pilote de renom sur Skoda Octavia WRC. Belle performance donc qui permet à Peugeot de bien commencer la saison sur les rallyes français.

### Classement général (Rallye Terre de l'Auxerrois) :

- 1- CARBONARO Laurent (PEUGEOT 307 WRC) 1:27:45,30
- 2- PRIVE Thomas (Lancer Evo9) 1:27:58,40 +00:13,10
- 3- MUNSTER Bernard (Octavia WRC) 1:29:00,80 +01:15,50
- 4- COLSOUL Bob (Lancer Evo10) 1:29:24,0 +01:38,70
- 5- CHERAIN Cédric (Impreza WRX) 1:29:44,10 +01:58,80
- etc...

**Deux rallyes : deux victoires de la Peugeot 307 WRC. Si la lionne n'a pas eu la carrière qu'elle méritait en Championnat du Monde, elle se rattrape largement sur le territoire national et pourrait bien encore rapporter de nombreuses victoires à Peugeot.**

Texte : Benoît Dumur  
Photos : Sylvain Jourdan

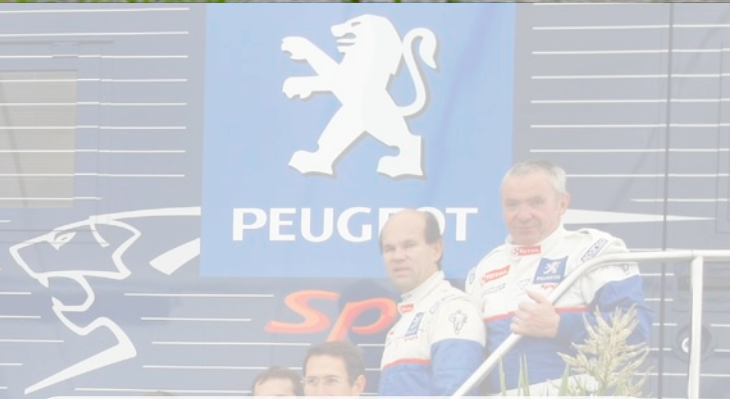


### THP Spider Cup à Nogaro

Pour son retour à Nogaro, la THP Spider Cup offre à Oliver Freymuth la tête du championnat. Gaël Castelli revient au classement grâce à une belle victoire lors de la première course disputée sous la pluie. Lors de la seconde course, c'est Grégory Guilvert qui termine premier s'octroyant ainsi la 3e marche du championnat.

#### Classement Championnat :

- 1 FREYMUTH Oliver 31
- 2ex RUEFLIN Julien 26
- GUILVERT Grégory 26
- 4 CASTELLI Gaël 23
- 5 DAGONEAU Thomas 22
- 6 ROMECKI Stéphane 18
- 7 BRY Frédéric 16
- 8ex LAJOUX Frédéric 11
- FESSLER Patrick 11
- 10 DEYRES Frédéric 8



### Rencontres Peugeot Sport

La nouvelle saison des Rencontres Peugeot Sport a rassemblé le 18 et 19 avril à Nevers Magny-Cours plus de 300 pilotes dans les 4 disciplines. En Coupe 207 THP, Steven Palette réalise un doublé à Magny-cours et prend ainsi la tête du championnat. En Course Relai 207, c'est le team GPA Racing qui remporte l'épreuve et prend la tête du championnat avec 50 points. De son côté le Trophée GT a vu se distinguer Christian Bottemanne en 206 RCC et Marcel Sciabbarrasi sur Hommell.





Nouveautés

## Peugeot 3008 c'est pour quand ?

Les nouveautés dans la gamme miniature 1/43 n'avaient plus été traitées dans un article de notre magazine depuis plusieurs mois. Nous comblons dans cette édition cette lacune. Nouveauté très attendu, le 3008. Annoncé début avril sur le site [www.43r.com](http://www.43r.com), le crossover du Lion n'est toujours pas disponible au moment où nous écrivons ces lignes. Aucune date n'est pour l'heure communiquée au public. La 308 CC quant à elle est disponible depuis peu à la vente sur plusieurs sites spécialisés. Le fabricant Norev propose deux modèles, l'un dans la teinte Brun Terre d'ombre et l'autre en blanc nacré. Notez toutefois que le modèle Brun Terre d'ombre rencontre encore des problèmes de disponibilité notamment sur le site [www.tacot.com](http://www.tacot.com). Enfin, signalons l'arrivée dans la gamme Norev 1/43 du Bepee Tepee 2009 dans une superbe livrée Bleu Neisha ou encore une 308 SW Gris Shark chez Provence Moulage.





Les actualités

## Peugeot et Citroën

### Citroën en Formule 1 ?

Le mois dernier, nous vous annonçons un retour possible du groupe PSA en Formule 1 par sa marque au chevrons. Il s'agissait bien entendu d'un poisson d'avril. Ni Peugeot, ni Citroën envisage actuellement un engagement en Formule 1. La discipline connaît actuellement une crise majeure et de nombreuses écuries ont annoncé leur départ.



### L'HYbrid4 dès 2011

Depuis quelques mois, les sites industriels de Mulhouse et Sochaux ont lancé des projets pilotes en vue de l'industrialisation de la technologie hybride diesel 4 roues motrices HYbrid4.

A Sochaux, plusieurs Peugeot 3008 dotées de la technologie HYbrid4 diesel sont déjà sorties d'un atelier prototype. L'intégration de la technologie HYbrid4 sur le véhicule a été réalisée en un temps record grâce à l'expertise acquise au fil des dernières années dans les chaînes de traction hybrides notamment sur la Citroën C4 et la Peugeot 308. Rappelons que l'HYbrid4 combine un moteur diesel HDi et un moteur électrique positionné sur le train arrière offrant ainsi soit une traction thermique, soit une propulsion électrique ou encore une transmission intégrale.

D'ici quelques mois, PSA Peugeot Citroën précisera le schéma définitif retenu pour l'industrialisation de cette technologie d'avenir.

### Citroën et la photo

En s'associant à des événements culturels de renom tel que le Festival international de mode et de photographie d'Hyères puis aux Rencontres d'Arles, Visa pour l'Image et la biennale Photoquai, Citroën renforce sa nouvelle signature CREATIVE TECHNOLOGIE.



## Durit

Tuyau en caoutchouc spécialement traité, destiné au transport de fluide (carburant, air, liquide de refroidissement ...) et raccordant certains organes du véhicule. Remarque : peut s'écrire durite.

## Déport

Distance qui sépare la prolongation de l'axe de pivot sur la route du plan médian de la roue. Si ce point fictif est extérieur au plan, le déport est dit négatif ; s'il est intérieur, le déport est dit positif. Le déport est nul lorsque ce point appartient au plan médian de la roue.

## Injecteur

Pièce qui sert à pulvériser le carburant dans le cylindre (injection directe) ou dans la tubulure d'admission. L'injecteur est alimenté sous pression par une pompe. On distingue injection multipoint et monopoint. La première comporte un injecteur par cylindre alors que la seconde ne dispose que d'un point d'injection collectif qui remplace le carburateur.

## Jante

Cercle profilé en tôle d'acier roulée ou en alliage léger (la diminution des masses non suspendues permet ainsi un meilleur comportement routier, une économie des suspensions et de meilleures accélérations). Elle est fixée intérieurement au voile ou au rayon de la roue et forme la périphérie d'une roue. Il existe des jantes solidaires du voile (d'une seule pièce) et des jantes amovibles (démontables). Les jantes sont rivetées ou soudées sur le voile ou coulées ou forgées d'une seule pièce avec le voile. Les dimensions sont exprimées en pouces.

Une jante est définie par la dénomination suivante :

5J14

Le premier chiffre est la largeur de la jante en pouce

Le second chiffre après la lettre J est le diamètre en pouce

# Le mois prochain

Les 24 Heures du Mans

Essai du 3008 2.0 HDi 150

Essai du 4007 2.2 HDi 156

En direct du Peugeot Avenue



FP Mag' N°17 – Mai 2009 - [www.forum-peugeot.com](http://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 : Guillaume Bonavent, Automobiles Peugeot, Sylvain Jourdan, Guillaume Ollier, Sébastien Rabatel

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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