



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION
3008

Mars 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°15



**79^e SALON
INTERNATIONAL
DE L'AUTO
ET ACCESSOIRES
Geneve**

5-15 MARS 2009

www.salon-auto.ch

SBK CFF FFS

Spécial

Salon de Genève 2009

Sport
Programme 2009

Peugeot 3008
Découverte

Musée
L'exposition «Interdite»



Éditorial

«Le Crossover by Peugeot».

Après avoir découvert le 3008 en statique, les premiers avis donnés à la sortie des photos officielles changent pour beaucoup de personnes. En effet, une fois assis à son bord, une seule envie surgie : rouler avec ! Dans ce numéro nous vous faisons partager cette découverte, et dans le prochain numéro vous retrouverez un essai de ce 3008, ainsi que de la 308 CC. C'est une nouveauté, dorénavant presque tous les mois, l'équipe de la rédaction réalisera un essai sur route pour vous.

Bonne lecture.

Guillaume OLLIER, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Evènement

Salon de Genève.....p 4

Sport

Programme Endurance 2009.....p7

Actualités.....p11

Essai

Peugeot 3008.....p12

Reportage

Exposition Interdite.....p14

Tribune libre

Les dessins des lecteurs.....p16

Le groupe

Actualités.....p17

Dico

Glossaire mécanique.....p18



La crise mondiale qui touche le monde automobile depuis le début du second semestre 2008 n'a pas épargné le groupe PSA. Bien que le début d'année 2008 semblait être en hausse, les 6 derniers mois de l'année ont semble-t-il eu raison du bilan du groupe qui enregistre un déficit de 343 millions d'euros pour un chiffre d'affaire de 54,3 milliards d'euros (-7,4%).

Depuis le début de l'année, le marché Français est toujours en net recul avec un repli de 12,9% (-8,6% à nombre de jours ouvrables comparables) par rapport à Janvier, Février 2008. Pour le groupe PSA, le recul est de 13,7% pour ces 2 mois.

En février, le groupe enregistre une baisse du marché Français de -13,9%. Citroën résiste mieux que Peugeot avec -6,5% contre -19,4% pour Peugeot.

Peugeot compte sur les nouveaux modèles (3008, 308CC et 206+) pour stabiliser cette baisse. En attendant, les chaînes de montage des 3008 et 308 sont à l'arrêt depuis le 11 mars suite à une grève illimitée d'un fournisseur (Key Plastic) du groupe.

Calendrier 2009

Du 27 au 29 mars : retrospective Peugeot au salon du Coupé Cabriolet et SUV

Mars : 40ème anniversaire des 504 cabriolet et 504 coupé

Fin mars - début avril: essais presse du Peugeot 3008*

2 avril : commercialisation de la Peugeot 308 CC

Du 3 au 5 avril : Le Mans Serie, 1000 Km de Catalunya à Barcelone

Du 17 au 19 avril : reprise des Rencontres Peugeot Sport à Magny-cours

Du 25 au 26 avril: essais libres Le Mans Series au circuit Bugatti au Mans

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

* information non officielle



Salon de Genève 2009

Première mondiale du « crossover by Peugeot »



Dans un contexte économique difficile, les constructeurs automobiles ont tous répondu présent au rendez-vous annuel helvétique. Preuve que ralentissement économiques ne rime pas forcément avec ralentissement d'innovation: Peugeot expose pas moins de quatre véhicules hybrides HDi sur son stand.

Ainsi, on retrouve la star du Mondial 2008, la RC Hybrid4 mais aussi la Prologue Hybrid4 qui préfigurait 3008, l'Hybrid3 compressor et enfin la 908 HY.

En l'absence de concept-car inédit, la nouvelle 3008 assure le rôle de vedette du stand Peugeot. Déjà présentée en exclusivité le 20 février sur Forum-Peugeot, la Peugeot 3008 effectuait le 3 mars son premier bain de foule. Trois exemplaires étaient accessibles à la presse: deux versions Sport Pack 1.6 THP 150 dont une équipée du GripControl et une version Féline 2.0 HDi 150. Un quatrième exemplaire, motorisé par le 1.6 THP 150 en finition Féline, était exposé sur un podium.

Grande absente du salon la 206 Plus. En raison de nombreuses indécisions liées à sa date de présentation, la 206 Plus n'a pas été pas exposée à Genève.

Présenté au Mondial de l'Auto à Paris, 308 CC n'en

demeure pas moins une nouveauté puisque sa commercialisation débute dans quelques semaines. En cette période de morosité économique, le séduisant coupé cabriolet fera rêver plus d'un visiteur à partir du 5 mars. Quatre exemplaires du nouveau coupé cabriolet du Lion sont exposés sur le stand Peugeot dont trois sont motorisés par le 1.6 THP 150, un seul en version HDi 140. Un choix judicieux puisque nos amis helvétiques ne sont pas aussi friands que nous envers le gazole.

Lors de notre visite de ce salon, une surprise nous attendait sur le stand Peugeot: une 207 1.6 HDi 90 un peu particulière, ne rejetant que 99 g de CO₂ par km. Avec cette 207 spécifique, Peugeot démontre qu'il est aussi capable de descendre sous la barre symbolique

Ralentissement économique ne rime pas forcément avec ralentissement d'innovations...

des 99 grammes de CO₂ par km. Une première chez le constructeur français ! Pour y parvenir, cette 207 bénéficie d'un dessous de caisse carréné, d'enjoliveurs spécifiques, de pneumatiques Michelin Energy Saver, d'un bouclier avant redessiné et d'un bequet arrière. De plus, les éléments de structure ont été retravaillés afin d'obtenir une réduction des masses de 50kg. Par rapport à la version actuelle, cette 207 ne consomme plus que 3,2 L/100km en cycle extra-urbain et 3,8L/100km en cycle mixte. Notez que si cette



Evènement

version venait à être commercialisée en France, les clients bénéficieraient d'un bonus écologique de 1000€.

La Peugeot 207 99g/km suscite quelques interrogations. Selon certains il ne s'agirait que d'une étude, d'autres y voient le bouclier avant de la future 207 restylée.

Cette dernière hypothèse semble la plus logique. Avec cette version à faible émission de CO₂, Peugeot dévoilerait à la manière d'un teaser la version restylée de la 207. Une manière d'attirer l'attention de la presse et du public qui n'ont d'yeux que pour les nouvelles VW Polo et Clio III ? La réponse dans quelques semaines.

Autre version de 207 respectueuse de l'environnement, la 207 CC 1.6 VTi CNG exposée sur le stand Gasmobil. Il s'agit du premier coupé cabriolet roulant au gaz naturel. La transformation a permis d'intégrer en complément du réservoir d'essence de 50 litres des bouteilles de gaz de 15,5 kg. Lorsque



le moteur fonctionne en mode gaz naturel, cette 207 CC ne rejette que 130g/km de CO₂, voire même seulement 117g/km avec 10% de biogaz. Cette version est pour l'instant uniquement commercialisée en Suisse au tarif de CHF 34'655.





Le nouveau Peugeot 3008, dont les tarifs devraient être connus à la fin du mois de mars, sera commercialisé en France au début du mois de mai. Dans le prochain FP-mag, nous consacrerons un article détaillé à l'essai dynamique du 3008.



Informations pratiques

Dates : du 5 au 15 mars 2009

Lieu : Palexpo, Genève

Tarifs : 14 CHF (6 CHF pour les 6-16 ans)

Textes et Photos : Bruno Bonavent



Evènement



Plus de photos ? des vidéo ?

Retrouvez l'intégralité de notre reportage photo et vidéo sur notre site:

www.forum-peugeot.com



Peugeot 206 Plus

Peugeot a dévoilé ce mois-ci la 206 Plus, son offre «entrée de gamme». Il s'agit d'une 206 sur laquelle sont venues se greffer une face avant et une planche de bord de 207. A noter d'autres changements plus subtils avec de nouveaux feux arrière, de nouveaux enjoliveurs et jantes alu et un bouclier arrière redessiné.



Malgré ses tarifs plus élevés, la 206 Plus pourrait bien faire de l'ombre à l'insolent succès de la Logan et de la Sandero. Contrairement au modèle Dacia, la petite lionne est fière d'être fabriquée en France, sur le site de Mulhouse. Voilà qui pourrait, avec son design alléchant, faire pencher la balance en faveur de la petite française.

206+, vision du low cost selon PSA ? Pas du tout, la marque insiste d'ailleurs sur l'appellation «offre d'entrée de gamme». Selon France-Info, le groupe devrait lancer fin 2011 un projet de véhicule véritablement low-cost. Connue sous les nom de code M3 et M4, cette nouvelle offre au sein de la gamme Peugeot et Citroën permettra d'offrir à la clientèle du low cost de qualité.

La 308 encore récompensée

La Peugeot 308 a été élue voiture de l'année en Russie. La remise du prix a eu lieu au Musée de la Technique en présence des représentants de tous les constructeurs automobiles en Russie, des medias accrédités,



et des représentants du groupe de medias «ZA ROULEM». Belle récompense pour la 308 qui s'est classée en première position sur 6 des 7 critères.

Bernd Schantz, Directeur du Commerce International de Peugeot déclare : « Ce prix vient couronner une année 2008 de forte croissance sur le marché russe avec une augmentation de 92% de nos volumes avec 48 000 unités, portés essentiellement par le succès de la Peugeot 308, dont la Russie est le 4ème marché d'importance, pour la 308 berline en 2008 ».

Exposition de concept cars

Design et nouvelles énergies

Du 11 au 15 février, l'Hôtel des Invalides fut le théâtre de l'Exposition Concept-cars. A cette occasion, pas moins de 15 modèles furent exposés parmi lesquels la RC Hybrid4, l'Hybrid3, la 908 HDi FAP HY mais aussi Citroën Hypnos, GT by Citroën,...

Dans le cadre de la 24ème édition du Festival Automobile International, cette seconde exposition de concept-cars se déroulait au pied de la majestueuse Eglise du Dôme Place Vauban et non plus dans la cour de l'Hôtel National des Invalides. Une structure transparente de 2500 m² avait été édifée pour accueillir la cérémonie d'ouverture de la 24ème édition du Festival et l'exposition de concept-cars. Une mise en scène particulièrement innovante de l'exposition et la présentation des modèles a été conçue avec le concours de l'architecte Jean-Michel Wilmotte. Cette exposition se voulait prestigieuse, pour preuve, les nombreuses marques de luxe dans la liste des partenaires: Bell & Ross, Champagne MUMM, Daum,... et la présence de personnalités tel qu'Alain Prost, Rachida Dati ou Lewis Hamilton.





Endurance Le Programme 2009



C'est lundi 9 février 2009, au 75 Avenue de la Grande Armée à Paris, le «siège» de Peugeot, que le Team Peugeot Total a présenté son programme sportif 2009 en endurance. Sans surprise, il a été annoncé que le seul objectif de l'année est la victoire aux 24 Heures du Mans. Pour cela, la 908 HDi FAP a subi quelques modifications durant l'intersaison...

La voiture

Des modifications règlementaires tout d'abord puisque l'ACO impose en 2009 un aileron arrière plus étroit (1,60m au lieu de 2,00m) ainsi qu'un système de climatisation afin que la température n'excède pas 32°C dans les cockpits. Pour compenser cela, les ingénieurs ont travaillé énormément sur le gain de poids ainsi que sur une meilleure répartition de celui-ci. De nouvelles solutions aérodynamiques seront adoptées, mais elles ne sont pas dévoilées ici pour ne pas donner des indications à la concurrence.

La nouvelle décoration de la voiture est avant tout dictée par la technique : le carbone brut noir permet de gagner du poids (sur toute la voiture, la peinture représente plusieurs kg), le «chrome» sur le toit permet de réfléchir les rayons du soleil et ainsi de conserver un cockpit moins chaud. Le bleu qui ornera les trois voitures fait à la fois référence à la couleur du logo Peugeot, bien sûr, mais est aussi la couleur traditionnelle des équipes françaises engagées aux 24 Heures du Mans.

Les pilotes

Neuf pilotes ont été engagés pour piloter les trois 908 au Mans. La continuité a été privilégiée par Peugeot puisque sept des neuf pilotes 2008 ont été reconduits. Il s'agit de Stéphane Sarrazin, Nicolas Minasian, Pedro Lamy, Marc Gené, Franck Montagny,

Klien Wurz. Deux ont été écartés du groupe : Jacques Villeneuve et Ricardo Zonta qui n'étaient pas disponibles en 2009 pour continuer l'aventure avec la marque au Lion.

Pour les remplacer, l'équipe pourra compter sur un revenant, Sébastien Bourdais, 2e aux 24 Heures du Mans 2007 déjà avec Peugeot et un nouvel arrivant, David Brabham.

Sébastien Bourdais pilotera donc à nouveau la 908 aux 24 Heures du Mans... C'est le gros coup de Peugeot : réussir à faire piloter Sébastien Bourdais au Mans alors qu'il est en contrat avec Toro Rosso en Formule 1 ! Cela est rendu possible par le fait que les calendriers ne se chevauchent pas et par le fait que le règlement F1 diminue largement les jours d'essais privés. Sébastien sera le premier pilote titulaire en F1 à prendre le départ des 24 Heures du Mans depuis Eddy Irvine en 1994. En 2007, le pilote mancau faisait déjà partie du Team Peugeot Total et il avait fini 2e associé à Stéphane Sarrazin et Pedro Lamy. Cette année, il espère gravir une marche de plus !

David Brabham, avant tout, c'est un nom : fils de Sir Jack Brabham, triple Champion du Monde de Formule 1 et frère de Geoff Brabham, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1993 avec... Peugeot ! David, quant à lui, est un pilote d'expérience. A 43 ans, il a disputé 24 grand-prix de F1, a passé deux années en tant que pilote-essayeur, a disputé 15 fois les 24 Heures du Mans avec comme meilleur résultat, une



2e place en 2003. Depuis 2007, il pilote pour Acura aux Etats-Unis en ALMS.

Le programme

Afin de préparer au mieux la classique sarthoise, le Team Peugeot Total disputera les 12 Heures de Sebring (Floride, USA) au mois de mars avec deux voitures afin de se confronter à deux grands constructeurs, Acura et Audi. Ensuite, au mois de mai, trois voitures seront engagées aux 1000 km de Spa-Francorchamps où Audi et Aston Martin seront présents. Enfin, ce sera le grand rendez-vous du mois de juin, aux 24 Heures du Mans, où à nouveau, trois voitures seront au départ.

La suite du programme n'est pas encore défini, mais il pourrait comporter des courses en Europe, aux Etats-Unis et en Asie...



«la robe de la 908 HDi FAP évolue avec une couleur bleue pour toutes les voitures»

Texte : Benoit Dumur
Photos : Peugeot Media

Une 908 chez Pescarolo !

Cette nouvelle a fait l'effet d'une bombe lors de la conférence de presse organisée par l'Automobile Club de l'Ouest le 26 février à Paris. Les deux meilleures équipes françaises d'endurance actuelles qui s'associent pour tenter de remporter les 24 Heures du Mans. Henri Pescarolo lui même avouait qu'il avait été surpris lorsqu'Olivier Quesnel, nouveau directeur de Peugeot Sport depuis le 1er janvier 2009, l'avait appelé pour lui proposer d'engager une 908 au Mans.

Cette décision intervient suite à l'engagement de cinq Audi (trois officielles et deux privées) sur cette course. Peugeot avait peur de se retrouver en trop grande infériorité numérique, et cela aurait pu avoir des conséquences néfastes sur la stratégie de course et sur le résultat en cas de casse parmi les favoris.

Pescarolo Sport disposera donc d'une Peugeot 908 HDi FAP version 2008 (il s'agirait du châssis n°04 ayant terminé 3e l'année dernière) mise en conformité avec le règlement 2009 : taille de l'aile réduite, installation de la climatisation dans le cockpit, etc...

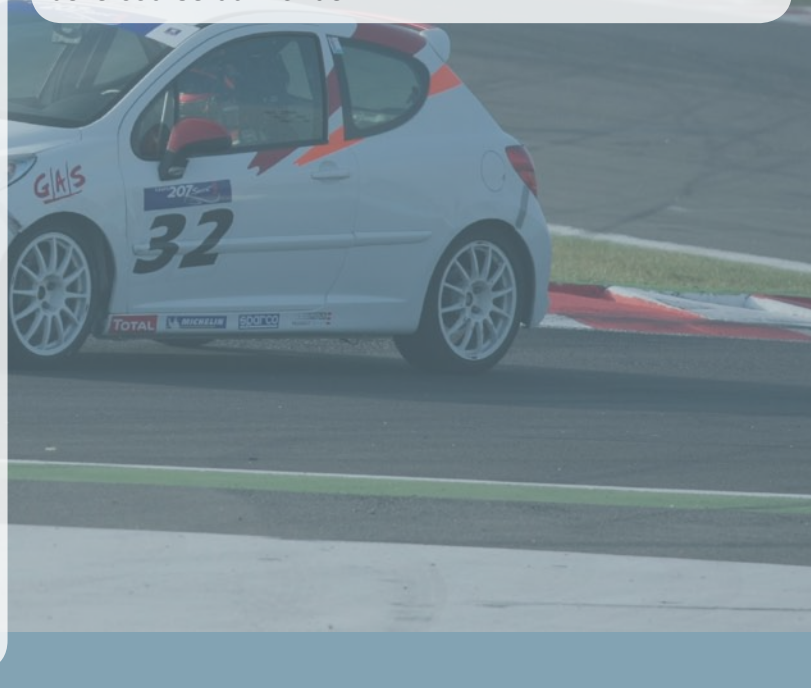
L'équipe basée au Mans enverra une équipe de mécaniciens chez Peugeot Sport afin qu'ils montent eux même leur 908, et ainsi mieux la connaître. Les «verts» disposeront de la voiture dans le courant du mois de mai et seront conviés à une séance d'essais à Magny-Cours avec l'ensemble du Team Peugeot Total. Ensuite, la semaine du Mans arrivera très vite...

Peugeot insiste sur le fait que cette 4e voiture sera gérée à 100 % par Pescarolo Sport. Peugeot Sport devrait simplement mettre à disposition un ingénieur moteur et un ingénieur châssis pour aider l'équipe à mieux connaître la voiture. Pour ce qui est de la recherche de partenaires et du choix des pilotes, Henri Pescarolo a

carte blanche. Du côté des pilotes, on parle déjà de la présence de Jean-Christophe Boullion, un habitué de la maison, ex-pilote F1 qui a déjà beaucoup d'expérience en endurance et au Mans.

Rappelons que Peugeot et Pescarolo n'en sont pas à leur première collaboration puisque la marque au Lion motorisait déjà l'équipe sarthoise entre 2000 et 2003, puis Pescarolo Sport a ensuite engagé les Coupé 406 Silhouette et les 407 Silhouette en Championnat de France de Supertourisme. Enfin, en 2006, Henri Pescarolo était le «consultant» de Peugeot pour la mise en place de ce qui n'était à l'époque que le «projet 908»...

Finalement, l'histoire ne fait que se répéter, et à nouveau, au mois de juin au Mans, Peugeot et Pescarolo feront cause commune pour tenter de remporter la plus belle course du monde.





Peugeot 3008

Premier contact



Environs deux mois avant son lancement commercial, nous avons eu le privilège de découvrir deux versions de la nouvelle 3008. Les deux modèles que nous avons pu essayer constituent les versions les plus cossues de la gamme.

Le 20 février, Peugeot nous avait convié à une présentation de son nouveau crossover. 14h00, nous pénétrons dans la salle de conférence du 75 avenue de la Grande Armée où nous attendent sagement deux Peugeot 3008. La présentation commence par une séance de projection vidéo avec le film presse qui met en scène la 3008 avec des robots. Ensuite, des slides présentent le véhicule : son positionnement, ses atouts, ses caractéristiques, etc.

Puis vient le moment du contact physique avec la nouvelle 3008. Les deux modèles présents sont des finition Féline, l'un Noir Perla Nera motorisé par le 1.6 HDi 110 et l'autre Brun Hickory doté du 1.6 THP 150. Nous commençons par découvrir la modularité du coffre. Après explication de son fonctionnement, vient le temps de la manipulation. Le système de tablette permet de moduler le volume de coffre en fonction de ses besoins (plancher plat, chargement volet « hobby fermé, volume maximum,...). A l'usage, le réglage de la hauteur du plancher de coffre se révèle simple et intuitif même dans la pénombre. Sans effort, rapidement et d'une seule main, on passe de la position plancher plat à la position chargement maximum. De même les sièges se rabattent très facilement depuis le coffre grâce aux gâchettes situées de part et d'autre. Ainsi en deux temps trois



mouvements, on configure le coffre dans une position de chargement très important avec un plancher plat et une banquette rabattue.

Passons maintenant à l'habitacle. La première impression qui vient en prenant place à bord est la sensation de sécurité. La position haute associée au poste de conduite enveloppant rassure et invite à partir à son volant. Ce n'est malheureusement pas possible pour l'instant. En attendant un essai route, cette présentation statique nous permet d'observer le 3008 sous toutes ses coutures. Difficile de la prendre à défaut. La qualité perçue fait encore un bond par rapport à celle de la 308. Après un examen attentif, on constate que les ajustements sont en net progrès. La qualité des matériaux est elle aussi en hausse. Même dans les parties basses de la planche de bord, un soin a été apporté à la finition. Le mobilier est solidement arrimé même la poignée de maintien de la console centrale. Il sera intéressant d'écouter les réactions des visiteurs du salon de Genève maintenant que la qualité de fabrication d'une Peugeot rivalise avec une allemande.

A son volant, on découvre une ergonomie parfaite. La position de conduite est très bonne notamment grâce au volant réglable en hauteur et en profondeur. Toutes les commandes tombent naturellement sous la main hormis quelques unes comme le designateur du combiné associé au WIP Com 3D (situé sur la console centrale sur la 308 CC) qui se trouve à gauche en bas du volant sur le 3008. Il faudra vérifier à l'usage si cela se révèle gênant. Les rangements sont, comme annoncé, nombreux. On est même surpris en découvrant la profondeur du rangement de

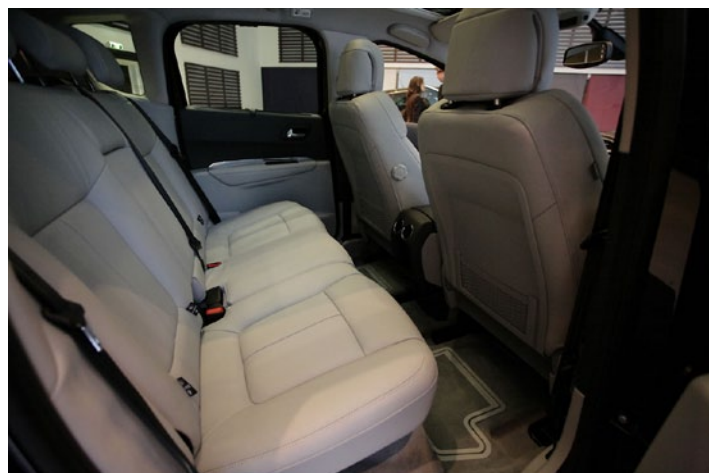


la console centrale qui permet d'y loger une bouteille d'1,5 litres. Il compense avec brio le faible volume de la boîte à gant.

Texte et photos : Bruno Bonavent



Aux places arrières, l'habitabilité est excellente. Le siège conducteur réglé pour une personne mesurant 1,80m, l'espace aux jambes disponible derrière est plus que suffisant. De même la garde au toit est généreuse, les personnes de grande taille se sentiront à l'aise aux places arrières.



Pour conclure, très bonne surprise. Au début, un peu reticent en raison d'un design un peu lourd notamment de la face avant, le 3008 se montre en réalité assez réussi esthétiquement pour un crossover pour ne pas dire très séduisant surtout vu de profil ou de 3/4 arrière. Nul doute que les coloris Noir Perla Nera et Brun Hickory y sont pour quelque chose, les couleurs claires étant selon moi moins adaptées au 3008. Mais cela reste un avis personnel. En revanche, je pense que la presse et les visiteurs du salon de Genève seront unanimes pour apprécier sa finition, son habitabilité, son ergonomie, sa modularité, etc...

Fin de l'après-midi découverte, nous sommes impatients de pouvoir l'essayer sur route pour apprécier ses qualités dynamiques. Rendez-vous dans un mois.



Réagissez à cet article sur le forum

Consultez le sujet de discussion consacré au nouveau Peugeot 3008



Musée de l'Aventure Peugeot

L'exposition «Interdite» 2^{ème} partie

Ce mois-ci, suite de la visite avec au programme des concepts plus contemporains : 505 Coupé, 505 Cabriolet, Tulip...



Peugeot voulait succéder à la 504 V6, et étudia donc une 305 propulsion pour le championnat du monde des rallyes... Elle est propulsée par un V6, 2.5l à 24 soupapes et double arbre à cames de 250 ch... La blanche est une maquette en vue de la production de 200 exemplaires pour l'homologation en groupe B réalisée par Heuliez ... Impressionnant ! Le projet fut abandonné au profit de la 205 Turbo 16...

A la demande de Peugeot Motors America, deux prototypes de cabriolet et coupé 505 ont été conçus et fabriqués, avec la collaboration des ingénieurs de So-



chaux, par Concept Car, une entreprise américaine. Leur ligne très réussie reste fidèle à la berline 505, mais l'empattement a été raccourci. Conçus pour le marché américain, pour compléter la gamme 505 Sedan et Station Wagon, ces prototypes ont des pare-chocs rétractables et un dispositif antipollution. Les études de marché s'étant révélées négatives, le projet ne connut pas de suite. Sauvés par l'Aventure Peugeot, ces prototypes sont conservés par le musée. Le coupé se distingue par son élégante custode et présente un spoiler et des ailes spécifiques, ainsi qu'un intérieur en cuir gris foncé, moins luxueux que celui du cabriolet.

Ci-dessous: 2 superbes prototypes: 305 de 1981 et 305 Rallye V6



Reportage

Le Cabriolet est équipé d'un 2,2 litres turbo, boîte automatique. L'intérieur est particulièrement bien fini et luxueux en cuir beige intégral avec des boiseries.



Domage qu'une petite production n'ait pas été envisagée, même chose pour la 405, car le succès du coupé 406 aurait peut-être débuté une génération avant !! Puis un dernier véhicule est présenté, mais sa pré-



sence dans cette exposition est discutable, car ce n'est pas vraiment un prototype, mais plutôt un concept de véhicule électrique urbain : Tulip (d'autres véhicules du même genre l'Ion, les City Toys ou Moovie auraient pu être présentés...) Ce véhicule de part sa taille et son énergie revient à la mode aujourd'hui et semble avoir inspiré la Smart, non ?



Conclusion

Une expo originale, qui vaut le détour pour les passionnés de la marque et qui met au grand jour des projets tenus secrets pendant longtemps et que le musée expose rarement !

J'ai été particulièrement heureux de découvrir en vrai le coupé E27, la maquette 305 Rallye de série, la 104 Break et tri-corps... et de revoir la 305 Rallye V6 que j'avais vu pendant mon adolescence, avant l'ouverture du musée, pendant une visite de l'usine de Sochaux, et les 2 exemplaires de 505 superbement réalisés... On pourra regretter néanmoins que le dernier véhicule date seulement de 1996 (et encore c'est un concept...) car il aurait été sympathique de découvrir un prototype des dix dernières années..., par exemple une maquette à l'échelle 1 d'un véhicule non commercialisé... Personnellement, je regrette juste l'absence de quelques véhicules, notamment la 205 Break, la Peugeot, la Nautilus, la Crisalis, la Griffre 4, la 206 Cup Spider, la 309 Break, la 106 Pick-up, la Taxi H4, la 104 cabriolet ou la Vera ou Vera+ par exemple... Peut-être pour une prochaine expo ?

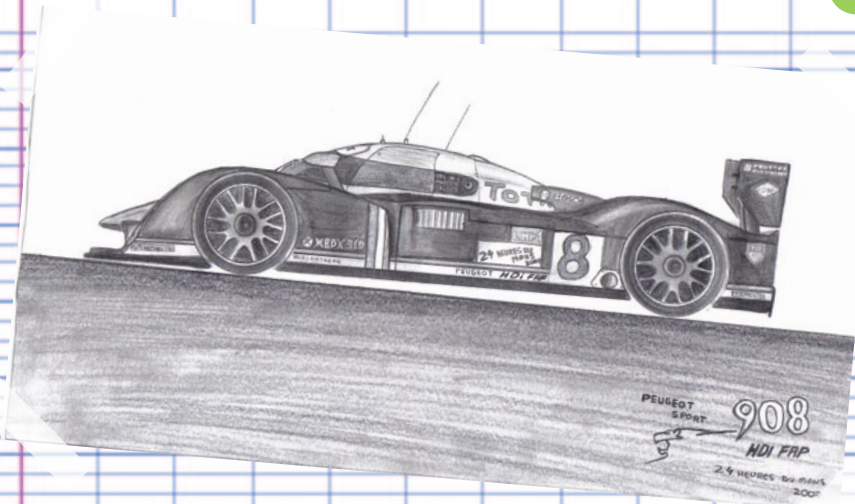
Donc si vous passez par la région, faites un petit arrêt... surtout si cela fait longtemps que vous n'avez pas visité le musée, ou pire si vous ne l'avez jamais visité !...

Texte et photos : Sylvain Chavey



Les dessins des lecteurs

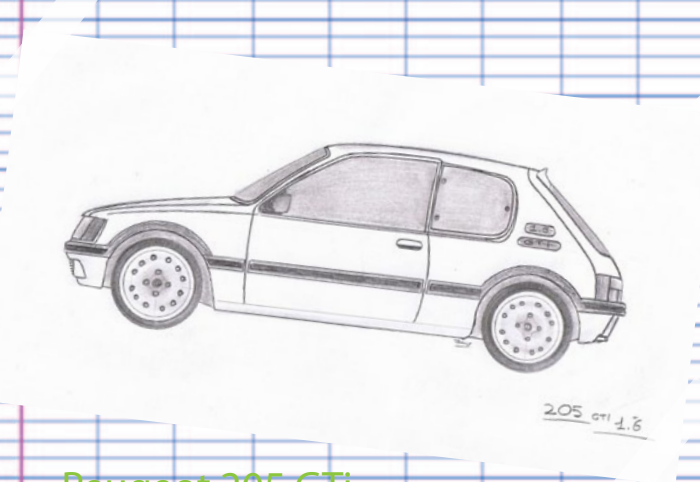
Thomas M., un étudiant de 17 ans habitant à Valence en Espagne nous présente quelques uns de ces dessins



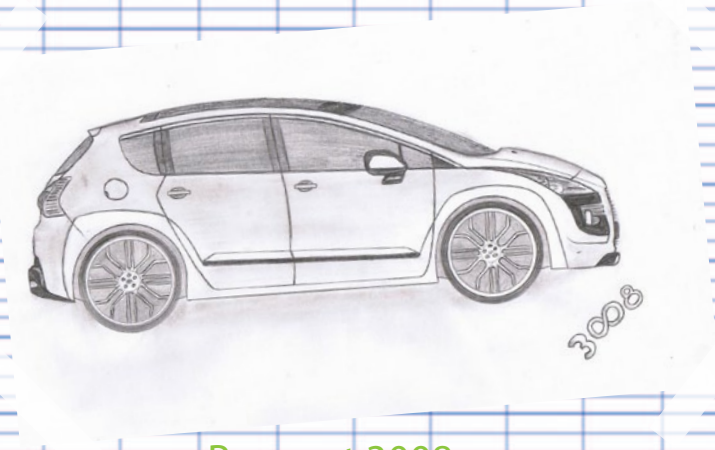
Peugeot 908 HDi FAP



Peugeot 206 RC



Peugeot 205 GTi



Peugeot 3008



Les actualités

Peugeot et Citroën

Accords avec Mitsubishi

En juin 2008, les prémices d'un accord entre le groupe PSA Peugeot Citroën et Mitsubishi Motors Corporation débutaient. Au programme: une étude de faisabilité sur le développement, la fabrication et l'utilisation d'une chaîne de traction électrique destinée à de petits véhicules urbains.

Le 2 mars, un partenariat prometteur se concrétise avec la signature d'un protocole d'accord pour une collaboration sur un véhicule électrique, sur la base de l'i MiEV (en cours de développement au Japon). Ce véhicule sera produit par Mitsubishi puis commercialisé dans le réseau Peugeot.

Les choses pourraient aller très vite puisque des discussions sont en cours afin d'envisager un lancement commercial fin 2010 ou début 2011.

Une inconnue demeure sur ce à quoi va ressembler le futur véhicule électrique Peugeot. Sera-t-il un clone de l'i MiEV européenne à l'image des Mitsubishi Outlander, 4007 et C-Crosser ?



Un monospace 7 places chez Peugeot ?

Lors de la conférence de presse qui a eu lieu au Salon de l'Auto de Genève, Jean Philippe Collin, directeur général Peugeot a annoncé le lancement d'un nouveau véhicule de conquête dès cet automne. Connu sous le nom de code T87, ce monospace compact sera disponible en 5 et 7 places. Contrairement au C4 Picasso, il n'y aura qu'une seule carrosserie. Le futur monospace du Lion sera esthétiquement entièrement différent du 3008 même si il partagera sa plateforme technique (PF2) ainsi que sa planche de bord.

Citroën DS Inside

Citroën se réinvente. C'est par cette phrase que la marque aux chevrons présente ce concept-car qui a surpris tout le monde. DS INSIDE est un véhicule 3 portes, compact, élégant et raffiné. Il n'est pas sans rappeler l'esprit de la Mini ou de l'Alfa Mito. Citroën précise que ce concept préfigure déjà un futur modèle: DS3, qui verra le jour en 2010. Notez qu'une future gamme de véhicule recevra l'appellation spécifique DS associée à un numéro lié à la taille du véhicule : DS3, DS4 et DS5.



Common rail

Rampe d'alimentation commune, maintenue à très haute pression, qui permet une injection directe du carburant dans le cylindre. Chaque composant du système est contrôlé par un calculateur et permet une loi d'injection idéale, en fonction du régime et de la charge. Le common rail est la technologie adoptée sur les moteurs diesel HDI du Groupe.

Course

Distance qui sépare le point mort haut (PMH) du point mort bas (PMB). Permet avec l'alésage de calculer la cylindrée.

Culasse

Partie supérieure du moteur qui coiffe le bloc-moteur, fermant ainsi les cylindres. La culasse comprend les soupapes et de plus en plus souvent le ou les arbres à cames. La culasse est séparée du bloc-moteur par le joint de culasse qui assure l'étanchéité entre ces deux parties.

Culbuteur

Élément de la distribution qui transmet, par un mouvement de bascule, la commande de l'arbre à cames à la soupape.

Cycle

Description de l'enchaînement des états d'un moteur caractérisant son fonctionnement. Les moteurs essence fonctionnent suivant le principe de Beau de Rochas (énoncé en 1862) ou de Miller ; les moteurs diesel suivent le cycle de Rudolf Diesel. Le cycle dit à 2 temps est un dérivé du cycle à 4 temps où certains états sont simultanés. Le cycle 4 temps se décompose ainsi : - admission (descente du piston, aspiration de gaz frais), - compression (montée du piston qui comprime l'air ou le mélange air-essence), - explosion détente (descente du piston, seul temps moteur), - échappement (remontée du piston, expulsion des gaz brûlés du cylindre).

Cylindre

Le cylindre sert de guide au piston. Avec la culasse, ces éléments délimitent la chambre de combustion. Les cylindres sont soumis à des efforts importants et doivent résister aux températures de combustion et à l'usure due aux frottements des segments.

Le mois prochain

Reportage au salon du coupé cabriolet et SUV

Dossier complet sur la nouvelle Peugeot 206+

Essai de 308 CC et de 3008



FP Mag' N°15 – Mars 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

Ont collaboré à ce numéro : Sylvain Chavey (Exposition «Interdite»)

Crédits photo : Guillaume Bonavent, Automobiles Peugeot, Bruno Bonavent, Guillaume Ollier, Sylvain Chavey

ISSN : en cours / Dépôt légal : en cours