FP MAG

Octobre- Novembre 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°21

Concept
HYbrid3 Evolution

Essais
Peugeot BB1
Bipper Tepee

Peugeot RCZ
Les tarifs officiels

Sommaire

Actualités
Les chiffres.....p 3

Essais
Bipper Tepee Outdoor.....p 4
Peugeot BB1.....p 6

Nouveauté
L'actualité .....p 8

Sport
Rencontres Peugeot Sport.....p 10

Le groupe
L'actualité.....p12

Dico
Glossaire mécanique.....p13

Éditorial

Après le salon de Francfort, l'actualité fut bien calme. Pour cette raison, nous vous proposons une édition incluant les mois d'octobre et novembre. Mais ne vous s'y méprenez pas, ce magazine est riche en information. Orienté vers le futur avec notre premier essai d'un concept-car ou bien, plus pragmatique, avec l'essai du Peugeot Bipper Tepee. Mais vous le savez entre un concept et un véhicule de série, la frontière est parfois facile à franchir. Souvenez vous de RCZ. Au salon de Francfort 2007, qui auraient cru que nous connaîtrions ses tarifs deux ans plus tard ?

Bonne lecture

Bruno Bonavent, rédacteur en chef.

Dans un marché VP en hausse de 20,1% en données brutes, soit 25,6% à nombre de jours ouvrables par rapport à Octobre 2008 et en baisse de -22,4% brute en VUL (-18,9% vs Octobre 2008), on peut s'inquiéter du bilan des 9 premiers mois de l'année bien que celui-ci est en hausse par rapport aux prévisions données par le PDG de PSA a cette période Mr Christian Streiff, en début d'année.

Mr Philipe Varin a dévoilé le 21 octobre dernier le bilan du troisième trimestre. Le recul du chiffre d'affaire de -7,7% sur ce trimestre reste limité comparativement au 2 précédents trimestres. La branche automobile enregistre un recul de -4,1% à 9 256 millions d'euros au dernier trimestre, ce qui fait -15,2% depuis le début de l'année.
Le chiffre d'affaire sur les véhicules d'occasion du groupe est en progression de 8,4% sur le troisième trimestre.

Les ventes mondiales en unités du groupe

Au niveau Européen, on enregistre une progression de 6,6% sur le troisième trimestre et une baisse de -11,9% sur les neuf mois.
La Russie est le fait marquant du troisième trimestre 2009 avec un recul de -50,4% et -27,6% depuis le début de l'exercice.
Chiffres Amérique latine: -13% au T3 et -18,2% sur les 9 mois, ce qui permet de dire que la baisse sur le troisième trimestre reste maîtrisée.
Le reste du monde reste stable avec une baisse au T3 de -22,4% et -27,2% sur les 9 mois.

Les ventes de la marque Peugeot

Pour la marque Peugeot, le lancement du 3008 et de la 206+ est très encourageant et les objectifs de ventes sont dépassés. Le Peugeot 3008 a été vendu à 34 000 exemplaires depuis son lancement.
La 207 poursuit son chemin et reste en tête des ventes de la marque, une version 99gr mise sur le marché en septembre dernier dépasse aussi les objectifs. Le lancement de 5008 en novembre devrait permettre à Peugeot de consolider son chiffre d'affaire sur le dernier trimestre 2009.

La prime à la casse en France, mais aussi dans la plupart des pays de l'UE, permet de stabiliser les ventes sur 2009, mais cette prime va voir la fin de ses jours début 2010 en France, les autres pays de l'UE ne se sont pas encore prononcés sur la poursuite ou non de cette prime.

Calendrier 2010

Janvier : commercialisation 3008 2.0 HDi 163 BVA et 1.6 THP 156 BVA
Du 22 janvier au 31 janvier : Salon Retromobile 2010
25 mars : commercialisation de RCZ (T75)*
Du 4 au 14 mars : Salon de Genève 2010
Juin : lancement commercial de RCZ 1.6 THP 200ch
12 et 13 juin: 24 Heures du Mans 2010
Eté : présentation officielle de Peugeot 408 (W2)
Automne : Mondial de l'Automobile (408 en première mondiale)

* information non officielle

Bipper Tepee Outdoor 1.4 HDi 70

Ludospace en tenue champêtre

Le Peugeot Bipper Tepee est la déclinaison grand public de l'utilitaire compact du Lion. Comme son grand frère le Partner, le Bipper est proposé en finition Outdoor. Nous avons essayé ce modèle en version 1.4 HDi 70, quels sont ses atouts ? Ses faiblesses ?

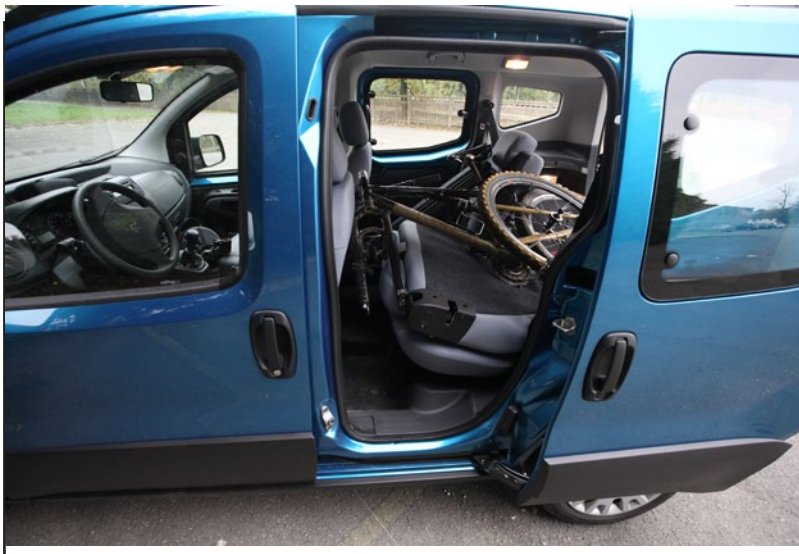
Commercialisé le 14 février 2008, Bipper permet à Peugeot de proposer un utilitaire compact au sein de sa gamme. Actuellement, la Marque propose ainsi une offre VU complète avec Bipper, Partner, Expert et Boxer. Pour donner naissance aux Peugeot Bipper et Citroën Nemo, PSA s'est associé à Fiat. Ainsi, les trois utilitaires partagent une structure identique. Peugeot Bipper se différencie des autres modèles uniquement par la présence du Lion sur la calandre et le volet du coffre. A part çà, les trois modèles sont en tous points identiques.
Notre version d'essai était un Bipper Teppee Outdoor. Cette version, disponible depuis mars 2009, se distingue par une garde au sol rehaussée de 15mm, une tôle de protection sous le moteur, des vitres de custode arrière, de larges protections latérales, un dessin spécifique du volet arrière et une sellerie « Trip ». Ceci confère au Bipper une allure de baroudeur fort sympathique.

A bord, le design de la planche de bord rappelle les rondeurs extérieures du Bipper. La position de conduite est typée utilitaire avec une assise haute et un volant plus horizontal que sur une berline. L'ergonomie est globalement satisfaisante. Les commandes de l'autoradio et de la ventilation sont facilement accessibles et les cadrans du combiné bien lisibles. Néanmoins, nous avons relevé quelques maladresses ergonomiques comme la commande des rétroviseurs électriques située trop loin ou encore les accoudoirs de porte placés trop bas. De plus, il est dommage qu'il n'existe pas de rappel des commandes de l'autoradio au volant et ce même en option. En conduite, on apprécie le grand pare-brise qui offre une excellente visibilité ainsi que beaucoup de luminosité à bord.
Même si des efforts ont été consentis pour différencier la version Tepee des versions utilitaires, la finition reste identique. Les plastiques de la planche de bord sont durs et les ajustements parfois imprécis. Heureusement, les éléments de l'habitacle sont solidement arrimés et aucun bruit de mobilier n'était perceptible lors de notre essai. Même chose en ce qui concerne les ouvrants et la carrosserie qui inspirent solidité et qualité. L'habitabilité aux places avant comme aux places arrière est très généreuse. La garde au toit importante permet aux adultes de grande taille de prendre facilement place à bord. L'accès aux places arrière est vraiment très pratique. Les deux portes latérales coulissantes facilitent grandement la vie au quotidien. Question capacité de chargement, Bipper offre un volume de coffre généreux compte tenu de son gabarit réduit (seulement 3,97m de long). Le volume du coffre varie de 356 litres sous la tablette à 884 litres en haut de dossier avec la banquette arrière rabattue. Notez que cette banquette est fractionnable 1/3 2/3 ce qui confère une modularité fort appréciable. Il est même possible d'accroître encore plus la capacité de chargement en déposant la banquette arrière. Malheureusement, ce n'est pas une opération aisée.

Les banquettes étant assez lourdes, les extraire du véhicule demande une bonne condition physique.
Notre modèle d'essai était équipé du 1.4 HDi 70, unique motorisation proposée actuellement. Celle-ci développe une puissance de 70ch à 4000 tr/min et un couple de 160 Nm disponible dès 1750 tr/min. Ce moteur ne brille pas par ses performances mais plus par sa douceur d'utilisation. Il se montre assez discret avec une sonorité et des vibrations peu présentes dans l'habitacle. Néanmoins, malgré ses modestes 70 ch, le Bipper ne s'en sort pas trop mal sur route grâce à un bon étagement de boîte de vitesses. En revanche, les choses se gâtent lorsque l'on transporte deux adultes et deux enfants et quelques bagages. Les reprises deviennent alors très laborieuses ce qui peut se révéler pénible pour les dépassements en côte. Dommage que Peugeot ne propose pas le 1.6 HDi 90 au catalogue.

La tenue de route du Bipper Tepee Outdoor est très satisfaisante. Malgré un centre de gravité situé assez haut, le roulis est très bien maîtrisé. Le comportement est sain avec une légère tendance au sous virage dès que l'on force le rythme dans les virages. Mais rien de grave, en condition d'utilisation courante la conduite du Bipper est très sécurisante. La direction nous a beaucoup déçus. Autant elle se montre légère et confère une bonne maniabilité en ville (rayon de braquage de

seulement 9,95 mètres), autant sur route et autoroute elle se révèle peu précise et trop légère.
Avec une garde au sol accrue de seulement 15mm et une transmission aux roues avant, Bipper Tepee Outdoor ne peut évidemment pas prétendre à une utilisation comme un véritable SUV. Malgré tout, avec sa tôle de protection sous le moteur et sa hauteur, il est tout à fait possible de s'engager sereinement sur les



chemins de terre.
Avec un tarif de base de 15.940 €, Peugeot fait cher payer sa déclinaison ludospace de son utilitaire compact. Heureusement, l'équipement de série est plutôt complet avec les vitres et les rétroviseurs électriques, l'autoradio, deux portes latérales coulissantes, des airbags frontaux et latéraux et les projecteurs antibrouillard. Seules lacunes, la climatisation disponible en option et l'ESP indisponible sur la gamme Bipper.

Le Bipper Tepee Outdoor est une alternative intéressante aux véhicules de loisir. Avec sa bouille sympathique, sa compacité, son excellente habitabilité et ses deux portes latérales coulissantes, il séduira une clientèle en quête d'un véhicule polyvalent. Dommage que Peugeot propose uniquement le 1.4 HDi 70. Ce dernier se montre trop juste véhicule chargé. Espérons que le 1.6 HDi vient rapidement compléter la gamme.

On aime beaucoup

- Portes latérales coulissantes très pratiques
- Bonne visibilité avant et arrière
- Tenue de route satisfaisante
- Sensation d'espace à bord
- Capacité de chargement
- Excellente maniabilité

On aime moins

- Motorisations proposées peu performantes
- Direction trop légère
- Finition moyenne
- Tarif élevé

Textes et photos: Bruno Bonavent

Peugeot BB1

Premier essai

Vendredi 23 octobre au matin, direction l'ADN à Vélizy, le centre de style de la marque, pour faire une rencontre, et pas n'importe laquelle ! En effet, Peugeot nous a invité à découvrir le concept-car BB1 en détail, et également l'essayer.

Le rendez-vous se déroule sur une des terrasses du fameux centre de design PSA. Arrivé sur place, le concept BB1 est présent au milieu de celle-ci. Tout de suite, on remarque que la couleur est légèrement différente de celle découverte au dernier salon de Francfort, c'est d'autant plus agréable, que de voir un tel concept-car à la lumière du jour.
Le design est très intéressant, et même si nous savons qu'il ne préfigure pas le futur de la marque, cela reste un concept très original. Les lignes sont projetées vers l'avant, et de grandes surfaces vitrées sont présentes. Tout ceci peut surprendre au premier abord, mais au final cette BB1 devient très attachante.
Nous pouvons alors remarquer plusieurs détails, les feux avant sont en LED, et font office de support aux caméras de rétrovision, quatre radars de recul discrets sont présents, et les pneumatiques sont en 16 pouces.

A l'arrière, les larges ailes rappellent un peu la 107. Le hayon, ainsi que la deuxième ouverture donnent accès au coffre de 160 litres. Ce volume peut s'étendre à 855 litres lorsqu'une seule personne est à bord. Enfin, au niveau gabarit, c'est une vraie petite citadine ! Avec ses 2,50 mètres de longueur et une hauteur de 1,54 mètres, on n'a qu'une envie, monter dedans pour découvrir l'habitabilité.

L'accès est facilité par l'ouverture inversée des portières. Une fois installé au volant... non, plutôt au guidon, on retrouve une position de conduite verticale, puisqu'il n'y a pas de pédale sur le plancher, de même pour les places des occupants. En effet la BB1, de part son châssis tubulaire conçu par Peugeot Motocycle, et de ses commandes spécifiques, se confond à l'univers des deux roues. Le toit marqué par un double bossage améliore l'habitabilité arrière, et il est donc tout à fait possible de tenir à quatre dans ce véhicule.
Sur le plan multimédia, un support pour téléphone est présent, ce qui permet de connecter son mobile, afin de diffuser de la musique, par exemple. L'écran multifonction situé au milieu de la planche de bord retranscrit les fonctions du téléphone ainsi que la navigation, et les informations propres au véhicule. Quand aux indications de vitesse, et de conduite, elles sont visibles sur l'affichage tête haute. Tout est prêt pour partir à l'aventure !

Le démarrage s'effectue en actionnant un levier situé dans un logement en dessous des commandes. Ce même rangement, côté conducteur sert de boîte à gants. Une fois la mécanique lancée, je constate un silence à bord. Pour rouler, le fonctionnement est très simple, un bouton permet de sélectionner trois modes, le neutre «N», la marche arrière «R», et bien sûr la

marche normale «D». S'agissant d'une simple transmission, pour avancer, c'est le même principe qu'un scooter, de même pour le freinage. Enfin, les autres commandes permettent d'actionner les clignotants, ainsi que les phares. Position «D» enclenchée, c'est parti ! Tout de suite, je me rends compte que la BB1 réagit très rapidement lorsque je tire la poignée d'accélérateur. C'est une propulsion électrique, elle dispose de deux moteurs-roues à l'arrière de 7,5 kW chacun. Le couple est assez important, pour les 20 ch cumulés des deux moteurs. En effet, le poids n'étant que de 600kg, les performances étaient bien présentes. Je n'ai pas pu excéder les 40 km/h puisque nous étions sur une terrasse d'immeuble, mais malgré cela, il est très agréable de conduire avec ce véhicule. Je n'ai senti aucune vibration dans les mains. Il ne faut pas hésiter à actionner la poignée de freinage pour s'arrêter, ce qui surprend au tout début. La direction électrique est plaisante, et facile à manier. Le diamètre de braquage est très court avec 7 mètres.
Sur le plan du comportement routier, j'ai remarqué que

la BB1 accrochait bien le sol, notamment grâce à la faible hauteur de caisse. La mécanique reste silencieuse, ce qui n'est pas étonnant lorsque l'on a déjà rencontré un véhicule électrique. Des bruits parasites étaient bien sûr présents, mais c'est ce qui fait tout le charme d'un concept-car. Sur le plan sécurité, les larges surfaces vitrées sont appréciables pour la visibilité. A noter que le toit en verre possède des cellules photovoltaïques, qui permettent l'alimentation de certains équipements. Enfin, l'absence de rétroviseurs peut s'avérer déroutant au début, malgré la présence des écrans de rétrovision de part et d'autre de l'habitacle.
Cet essai fut très intéressant à réaliser. Il permet d'avoir une image différente du concept en dehors d'un salon automobile.. N'étant pas très fan du design des concepts de voitures électriques proposés à l'heure actuelle, cette BB1 m'a au contraire conquis, et elle aurait très bien sa place en ville. Enfin, aux commandes, on se sent très en confiance, et il est très facile et plaisant de circuler au guidon de BB1.

Textes et photos: Guillaume Ollier

Peugeot ION: pré-réservation

Le 12 novembre, Peugeot a annoncé l'ouverture des pré-réservation de la future Lionne 100 % électrique la Peugeot ION. La Marque déclare avoir déjà signé des lettres d'intention avec neuf entreprises et administrations pour des projets d'auto-partage et de grandes flottes en Europe. Pour les particuliers, les pré-réservations sont également possibles mais uniquement pour la France, Allemagne, Grande-Bretagne, Espagne et Italie. Malheureusement aucun tarif n'est pour l'instant communiqué.

Nouveau vélo

Le 13 novembre, Peugeot a annoncé la commercialisation de son vélo à assistance électrique. Celui-ci dispose d'un technologie hybride avec une batterie Li-ion de 36V amovible et un moteur électrique de 250W, autorisant jusqu'à 70 kilomètres d'autonomie. Les trois niveaux d'assistance et le capteur de couple que propose le VAE Peugeot sont garant d'une facilité d'utilisation, même sur les pentes les plus raides. Les freins à disques avant et arrière, l'éclairage automatique séparé et la suspension participent au confort et à la sécurité de l'utilisateur en toutes circonstances. Le vélo à assistance électrique Peugeot est disponible dans le réseau de concessionnaires de la Marque en Europe au tarif de 2290 €.

Concept HYbryd3 Evolution

A l'occasion du salon du deux-roues de Milan, Peugeot présente un nouveau concept de scooter : l'HYbrid3 Evolution. Avec ses trois roues motrices et sa technologie hybride, il allie performance, sécurité et respect de l'environnement. Ce concept n'est pas sans rappeler HYbrid3 compressor présenté lors du Mondial de l'Auto 2008 à Paris. Comme ce dernier, Concept HYbrid3 Evolution dispose à l'avant d'un moteur électrique dans chacune de ses deux roues et, à l'arrière un moteur thermique suralimenté. Le moteur thermique essence suralimenté qui propulse le concept délivre 30 kW (41 ch). Outre ce mode de propulsion, le véhicule possède également un autre mode de traction. Deux moteurs électriques, un dans chaque roue, sont ainsi présents à l'avant du véhicule. D'une puissance de 2x3 kW, ils sont alimentés par des batteries de type lithium-ion qui peuvent être rechargées par un système de récupération d'énergie à la décélération et au freinage.

WIPINFORADARS.FR

Le 15 octobre 2009 a été officiellement lancé le site www.wipinforadars.fr. Ce site internet permet de télécharger les radars fixes automatiques de vitesse et feux rouge dans 14 pays en Europe (France, Espagne, Italie, R-U, Belgique, Finlande, Pays-Bas, Norvège, Suède, Autriche, Pologne, Andorre, République Tchèque, Slovénie), afin de les intégrer ensuite à la cartographie des systèmes de navigation GPS Peugeot.

Les données radars sont proposées au téléchargement directement à l'utilisateur final pour la somme de 4,99€ TTC par téléchargement. La liste des radars sera mise à jour sur le site une fois par mois ; chaque téléchargement d'une mise à jour appellera un nouveau règlement. Il sera possible d'intégrer directement ces données radars sur les systèmes suivants, quels que soient les véhicules de base : WIP Nav, WIP Com à partir de la version RT5 8.1 et WIP Com 3D.

Peugeot RCZ

Les tarifs officiels pour la France

Voici les tarifs France de la Peugeot RCZ dont les commandes sont ouvertes depuis le 16 novembre 2009. Une seule finition et deux motorisations seront proposées tandis que les livraisons interviendront au printemps prochain.

Le rêve va bientôt devenir réalité pour ceux qui voient déjà une Peugeot RCZ dans leur garage. Depuis quelques jours, les commandes sont ouvertes auprès des concessionnaires Peugeot français. Les tarifs sont conformes à ceux que nous vous avions annoncés cet été à savoir :

RCZ 1,6L THP 156ch BVM6 : 27.400 €
RCZ 2,0L HDi FAP 163ch BVM6 : 29.900 €

Pas encore de prix pour la version la plus musclée mais selon nos sources, la RCZ 1,6L THP 200ch BVM6 sera commercialisée en juin 2010 à 29.900 €. Une boîte automatique à 6 rapports (nouvelle boîte AT6) sera également proposée cet été sur la motorisation THP 156 au tarif de 28.950 €.

Les teintes disponibles sont :
Blanc Opale
Noir Perla Nera
Rouge Tourmaline
Gris Shark
Gris Sidobre
Gris Haria
Bleu Tuanake

Équipement de série sur Peugeot RCZ

2 télécommandes 3 boutons avec ouverture du coffre
ABS, REF, AFU, ESP/ASR déconnectable avec assistance au démarrage en côte
Accoudoir central avant réglable
Aileron arrière escamotable 2 positions
Airbags frontaux et latéraux
Aide au stationnement arrière
Climatisation automatique bizone
Combiné et montre aspect carbone et métal
Double canule d'échappement chromée
Feux arrière à LED
Fixations isofix aux places arrière
Garnissage spécifique de planche de bord en Peugeot Technotep aspect Nubuck
Kit de dépannage pneumatique**
Lève-vitres électriques avant impulsionnels
Limitateur et régulateur de vitesse
Lunette arrière surteintée à double bossage
Pare-chocs avant et arrière sport couleur caisse
Pavillon noir Onyx (couleur caisse si teinte gris Haria ou Noir Perla Nera)
Pédalier, repose-pied et seuils de porte aluminium
Pommeau de levier de vitesse spécifique cuir et aluminium
Projecteurs antibrouillard
Radio CD MP3 WIP Sound et prise auxiliaire (6 haut-parleurs)
Rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, rabattables électriquement
Jantes alliage 18'' Original avec écrous antivol
Sièges sport avec appuie-tête intégré
Volant sport cuir pleine fleur avec méplat et repose pouce aluminium
WIP Bluetooth®*

Liste des options

Alarme : 300€
Jantes alliage 19» Sortilège : 500€
Système HiFi JBL : 500€
Navigation/Téléphone Wip Com 3D : 2000€
Pack Confort : 500 €
Pack Cuir : 1800 €
Pack Cuir Intégral : 3700 €
Pack Premium : 2700 €
Pack Vision : 900€

Rencontres Peugeot 2009

Une fin en beauté

Le week-end dernier, le circuit Bugatti du Mans accueillait les Rencontres Peugeot Sport pour la Grande Finale 2009. Cinq mois après sa victoire aux 24 Heures du Mans, la marque au Lion a fait les choses en grand, en engageant trois de ses meilleurs pilotes au volant d'une 207 RC, en proposant de nombreuses animations au public, et en installant même le Premier Ministre au volant de la 908 !

Nicolas Minassian, Franck Montagny et Stéphane Sarrazin en invités de choix

De gauche à droite, Franck Montagny, Nicolas Minassian et Stéphane Sarrazin entre la 207 RC et la 908 HDi FAP.

Depuis 2007 et le début du programme 908, ces trois pilotes ont remporté de nombreux succès pour le compte de Peugeot Sport. Durant les trois jours des «Rencontres», ils étaient une nouvelle fois associés, mais au volant d'une 207 RC cette fois, pour offrir aux pilotes amateurs, la chance de se mesurer à trois des meilleurs pilotes tricolores.
Contrairement aux trois dernières éditions des 24 Heures du Mans, Stéphane Sarrazin n'a pas réalisé la pole position. Il a dû se contenter du 3e temps des essais qualificatifs. En course, les trois hommes ont un temps occupé la première place, mais ils écopaient d'une pénalité qui les a fait chuter au classement. Ils terminent 20e, à 3 tours des vainqueurs.
Par ailleurs, les pilotes se sont montrés très disponibles durant les trois jours, dédicaçant de nombreux posters, réalisant quelques tours de piste avec la 908 vainqueur ici même 5 mois plus tôt, et affrontant de nombreux visiteurs sur le simulateur Forza Motorsport 3 installé par XBox.

L'équipage de la 207 RC n°908 a donné du fil à retordre aux pilotes amateurs du Championnat de Courses Relais 207...

Les Champions 2009 sont...

Si les animations ne manquaient pas dans le paddock pour distraire les spectateurs, côté piste, l'enjeu sportif était important puisque c'est à l'issue de cette Grande Finale qu'ont été désignés les Champions 2009 dans toutes les catégories. Et les lauréats sont :

- Christian Bottemmane (Trophée GT 206 RCC)
- Yannick Péchard (Trophée GT Hommel)
- Steven Palette (Coupe 207 THP)
- Grégory Guilvert (THP Spider Cup)
- A3 Compétition (Course Relais 206)
- GPA Racing (Course Relais 207)

Félicitations à tous ces pilotes et toutes ces équipes dont le seul moteur est la passion du sport automobile. Steven Palette et Grégory Guilvert sont promis à un bel avenir, ce dernier ayant même effectué des tests au circuit Paul Ricard HTTT au volant de la fameuse 908... Affaire à suivre.

Les courses disputées du week-end ont désigné les Champion 2009 !

Le Premier Ministre François Fillon au volant de la 908 !

On le sait, François Fillon est un passioné de course automobile. Il ne rate pas une occasion de pouvoir piloter, notamment lors des dernières éditions de Le Mans Classic. Lors des dernières 24 Heures du Mans, lors d'une visite dans le stand Peugeot Sport, le Premier Ministre avait manifesté son enthousiasme à l'idée de pouvoir un jour se retrouver au volant de la 908. Depuis dimanche dernier, son rêve est devenu réalité. Le chef du gouvernement a pu faire 10 tours du circuit Bugatti au volant de la voiture qui a remporté les dernières 24 Heures du Mans.

Cette Grande Finale des Rencontres Peugeot Sport marquaient donc la fin d'une saison 2009 remarquable en tous points pour la marque au Lion qui a atteint tous ses objectifs en 2009 : vainqueur des 24 Heures du Mans, vainqueur du Rallye Monte-Carlo, et Championne du Monde des Rallyes IRC.

L'équipe est ensuite restée sur place avec la 908 lundi et mardi pour effectuer des tests en vue de la saison 2010. Au programme, endurance et rallye, avec de nombreux titres à défendre...

Stéphane Sarrazin et Nicolas Minassian ont régalé le public manceau de quelques tours de circuit avec la 908.

Texte: Benoit Dumur
Photo : Peugeot-Media

L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

Nouveau plan pour PSA

PSA Peugeot Citroën a dévoilé jeudi un plan pour améliorer sa performance opérationnelle sur la période 2010-2012 et rattraper son retard sur ses concurrents, misant notamment sur la croissance des ventes en Europe et en Chine et sur de nouvelles réductions de coûts.

Le constructeur automobile table aussi sur 6.000 postes en moins d'ici 2012, soit 10% des effectifs français du groupe, à la faveur des départs naturels de 2.000 personnes par an, non remplacés. Le président de PSA Philippe Varin a toutefois écarté l'hypothèse d'un nouveau «plan de restructuration» en France, estimant que ces départs naturels suffiraient.

M. Varin s'est fixé comme objectif d'améliorer la performance opérationnelle de 3,3 milliards d'euros d'ici 2012 dans la division automobile, devant les analystes et la presse réunis au centre de recherche et développement du groupe à Vélizy-Villacoublay (Yvelines).

Citroën C-Zero

Commercialisée au dernier trimestre 2010, C-Zero, développée en collaboration avec Mitsubishi à l'instar de la Peugeot Ion, est la 2ème offre Citroën en véhicules électriques, avec le Berlingo First Electrique, développé avec Venturi. L'alimentation du moteur est assurée par des batteries de dernière génération, de type Lithium-ion, implantées au centre du véhicule. Avec une longueur de 3,48 m et un diamètre de braquage de 9 m, C-Zero se faufile en ville avec une extrême facilité. Ses performances (vitesse maximale de 130 km/h, 0 à 100 km/h en environ 15 secondes et des reprises de 60 à 90 km/h en 6 secondes) et son autonomie d'environ 130 km lui permettront également de s'aventurer sans souci en dehors des villes. En France, 70 % des trajets automobiles quotidiens, en semaine, sont inférieurs à 30 km, pour une moyenne globale de 40 km.

Sensodrive

Appellation commerciale, déposée par Citroën, d'une boîte de vitesses mécanique pilotée (BVMP) dont les commandes sont, au choix du conducteur, palettes d'impulsion au volant ou levier de vitesses. Pour Peugeot : 2 Tronic

Soupape

Obturateur mobile en acier résistant aux très hautes températures qui ouvre et referme la culasse pour permettre soit l'entrée des gaz dans la chambre de combustion, soit leur sortie. Dans un moteur alternatif à quatre temps, il y a au moins deux soupapes par cylindre, une pour l'admission, l'autre pour l'échappement, qui sont commandées par l'arbre à cames directement ou indirectement via des culbuteurs ou des linguets.

Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge de mélange air/carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit (compresseur, turbocompresseur,...).

Surcouple temporaire

Elévation temporaire du couple moteur, par une augmentation de la pression de suralimentation (sur les moteurs essence) et/ou de la richesse du moteur (sur les diesels).
Cette prestation s'appuie sur l'inertie thermique des pièces chaudes et , en diesel, la capacité du moteur à atteindre des charges spécifiques plus élevées , en essence, la capacité du moteur à supporter de brefs dépassements des contraintes mécaniques maximales fixées en stabilisé. (terme anglais : Overboost)

Swirl

Comme le tumble, le swirl est un tourbillon provoqué à l'admission ayant pour but d'homogénéiser le mélange air-essence afin d'optimiser le rendement de la combustion. Le swirl est le mouvement de rotation des gaz contenus dans le cylindre, autour de l'axe de celui-ci. Les spécialistes caractérisent ce mouvement par le « nombre de swirl «, qui est le rapport de la vitesse de rotation des gaz au régime moteur.

Le mois prochain

Les nouveautés 2010

Essai du Peugeot 5008

Essai du 4007 DCS6

FP Mag' N°21 – Octobre Novembre 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
Relecture et corrections : Marc Bastin, Francis Gaume

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Guillaume Ollier, Bruno Bonavent

© Tous droits réservés / Edition BMFIA
Ce magazine est indépendant de la société Automobiles Peugeot, dépositaire de la marque Peugeot.