



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

OCTOBRE 2007

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°3

PEUGEOT PRESENTE LE BIPPER



EDITORIAL**Le plus grand salon !**

L'équipe de Forum Peugeot s'est rendu le 13 septembre à la 62^{ème} édition du salon international de Francfort. Sur le stand Peugeot, la 308 était bien évidemment mise en valeur, et l'aspect écologique était également présent. Dans ce magazine vous retrouverez des informations sur les modèles exposés.

Un petit nouveau !

Autre grand évènement, la présentation officielle du tout nouveau modèle : le Peugeot Bipper. Ce petit utilitaire est le fruit d'une nouvelle coopération entre PSA et Fiat. FP Mag' vous donne des détails.

Déjà le n°3 !

Encore un grand merci à tous nos lecteurs et à leurs messages de soutien !
Bonne lecture !

**Actualités**

En bref	p.3
Les chiffres	p.4
Scoop	p.5
Nouveauté : Peugeot Bipper	p.6

Découverte

Essais : 308 1.6 16V 150	p.16
308 1.6 HDi 136	

Le coin des lecteurs

Le concours	
Le sondage du mois	p.19
Les créations des lecteurs	p.20

Sport

Silverstone : 207 Spider Cup	p.21
Rencontres Peugeot Sport	p.22
Silverstone : 908 HDi N°7	p.24
Rallye de San Remo	p.25

Reportage

Photo : Pascal Piérart	p.26
------------------------	------

Le lion

Rétro : la Peugeot 404	p.27
Multimédia	p.29

Reportage

62^{ème} salon
international de
Francfort p.9

Les Concepts car	p.10
La Gamme	p.12
Innovation	p.14
Les modèles exposés	p.14



**BLUE
LION**

Liste des véhicules dotés de cette signature

La signature environnementale « Blue Lion » est accordée aux véhicules de la Marque les plus respectueux de l'environnement. Elle témoigne concrètement du souci permanent de Peugeot d'oeuvrer en vue de la réduction des émissions de CO₂, et de l'amélioration de la qualité de l'air par le développement de technologies spécifiques.

Pour recevoir la signature Blue Lion, un modèle doit bénéficier des critères suivants :

- **Avoir des émissions de CO₂ inférieures ou égales à 130 g/km pour les véhicules utilisant des carburants fossiles**
 - 158 g/km pour les véhicules compatibles avec l'usage de biodiesel en mélange à 30 % dans le gazole (B30) et équipés de FAP (égal à 130 g/km dans une approche du puits à la roue)
 - 200 g/km pour les véhicules fonctionnant au Superéthanol E85 (égal à 120 g/km dans une approche du puits à la roue)
- **Ou fonctionnant au GNV (-20 % d'émissions de CO₂ par rapport à l'essence)**
- **Etre fabriqué dans une usine agréée ISO 14001**
- **Etre conçu pour que le véhicule soit valorisable (recyclage et valorisation énergétique) à 95 % en fin de vie**

La liste des véhicules de la gamme Peugeot qui répondent à ces critères figure en annexe. Bien évidemment, les avancées et nouvelles technologies qui seront susceptibles d'accroître encore plus la réduction des émissions polluantes seront intégrées à cette signature.

Modèle	Motorisation	Boîte de vitesses	Emissions CO ₂ (g/km)
107	1.0e 12v	Manuelle	109
107	1.0e 12v	2-Tronic	109
107	1.4 HDi 54 ch	Manuelle	109
1007	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	124
1007	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	125
206	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	112
207 SW	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	123
207 SW	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	131*
207 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	131*
207	1.4 HDi 70 ch	Manuelle	120
207	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	120
207	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	125
207	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	126
207	1.6 HDi 110 ch	Manuelle	129
207 CC	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	136*
307 Break	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	134*
307 Break	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	148*
307 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	134*
307 SW	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	148*
307 SW/Break	1.6 BioFlex	Manuelle	169**
308	1.6 HDi 90 ch	Manuelle	120
308	1.6 HDi FAP 90 ch	Manuelle	125
308	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	125
308	1.6 HDi FAP 110 ch	BMP6	120
308	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	145*
Partner	1.4 GNV	Manuelle	146***
407 SW	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	140*
407	1.6 HDi FAP 110 ch	Manuelle	140*
407	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	155*
407 Coupé	2.0 HDi FAP 136 ch	Manuelle	156*

≤ 130 g
 * ≤ 158 g biodiesel + FAP
 ** ≤ 200 g BioFlex
 *** GNV

SEPTEMBRE 2007

Source : Peugeot

Marché VP + VU :

En septembre 2007, la Marque Peugeot réalise 18,6 % en progression sensible par rapport à la tendance des huit premiers mois de l'année (17,2%) dans un marché de septembre en hausse de 5,5 %.

Au cumul 9 mois 2007, Peugeot enregistre une quasi-stabilité en volume (-0,5%) avec une performance commerciale de 17,4% de pénétration pour 17,7% en 2006, dans un marché en légère hausse de + 1,4%.

Marché des voitures particulières :

La 308, qui a été lancée le 20 septembre, enregistre plus de 6 000 commandes en 10 jours qui se sont partiellement concrétisées en immatriculations.

En septembre 2007, le marché des voitures particulières a enregistré 148 214 immatriculations, soit une hausse de 3,2% par rapport à septembre 2006. Dans ce marché, Peugeot reprend sa marche en avant avec une pénétration de 18,8% très largement supérieur à la tendance des huit premiers mois (17,1%) et la meilleure des cinq derniers mois. Cette performance est à comparer à un mois de septembre 2006 exceptionnel (21,2%) tirée par une très forte opération de reprise VO qui se clôturait au 30 septembre 2006. Au cumul 9 mois 2007, Peugeot affiche une pénétration de 17,3% pour 17,9% en 2006 dans un marché stable (+ 0,3 %).

Marché des véhicules utilitaires légers :

Sur le marché des véhicules utilitaires légers, Peugeot affiche, sur le mois, une pénétration de 17,6% pour 17,7% en 2006, soit une hausse en volume de + 15,8% dans un marché en hausse de 16,6%.

Au cumul des 9 premiers mois 2007, Peugeot améliore sa performance de 1 point (17,7% de pénétration pour 16,7% en 2006), avec une hausse en volume de + 12,6% dans un marché qui progresse de 6,4%.



Par ligne de produit sur le mois de septembre (voitures particulières)

107 : la 107 représente 1,2% du marché de septembre.

1007 : la Peugeot 1007 réalise 0,4 % de pénétration sur le mois.

207 : la 207 affiche une performance de 6,6% de pénétration et le couple 206 + 207 réalise 8,4% de pénétration largement en tête des immatriculations françaises sur le mois comme au cumul (soit + 22,5% en volume par rapport aux neuf premiers mois de 2006).

307 : la 307 réalise 2,8 % de pénétration.

308 : commercialisée depuis le 20 septembre, la 308 représente 2,7 % du marché de septembre.

407 : la 407 s'octroie 2,0 % de pénétration sur le mois, et poursuit son leadership sur le segment M2 français sur le mois et au cumul de l'année.

607 : sur le mois, elle réalise 0,13 % de pénétration.

807 : elle réalise 0,30 % de pénétration sur le mois de septembre.

4007 : le nouveau 4X4 de la marque Peugeot confirme son très bon démarrage et réalise 0,16 % de pénétration sur le mois de septembre.

Partner : le Partner réalise une performance de 0,70 % de pénétration sur le mois.



PEUGEOT 308 SW

Issu du show car 308 SW Prologue, le break de la nouvelle berline compacte du lion arrive et ce, dès Geneve 2008.



Notre illustrateur a imaginé ce que pourrait être la version Outdoor du break 308. Malheureusement elle n'est pour l'heure pas au programme. Mr Peugeot s'il vous plaît...

Reprenant la recette de la 307 SW, la 308 SW reconduit ses sept places ainsi que sa modularité. Toujours aussi pratique la lunette indépendante permettra d'accéder au coffre sans pour autant ouvrir le hayon. Sur le point de vue design elle reprend les marques stylistiques très réussies afin d'afficher un break plus qu'élégant.

Affichant 8cm de plus que sa devancière (4m50) la 308 SW soignera particulièrement ses occupants à bord. La version simple à banquette arrière classique et dispensé de toit panoramique appelée break sera de nouveau de la partie.

Concernant les moteurs ils seront repris de la berline avec un prix d'appel d'environ 21.000€ en essence.

PEUGEOT 308 Coupé

Nous vous l'annoncions le mois dernier, il y aura bel et bien un coupé 308. Aujourd'hui, nos dernières infos sembleraient confirmer le design repris du concept car 308 RC Z. Vivement 2009.



NOUVEAUTE



**DESIGNED
FOR THE CITY**

Le nouveau Peugeot Bipper vient compléter la gamme des véhicules utilitaires. Ce véhicule issu de la coopération des groupes PSA Peugeot Citroën et Fiat est produit en Turquie au côté de ses homologues, le Fiat Fiorino et le Citroën Nemo.

De part son gabarit réduit (3,86 m de long pour 1,68m de large) et ses aspects pratiques (portes arrière battantes et asymétriques + portes latérales coulissantes, seuil de chargement de 52cm), le **Peugeot Bipper** séduira les professionnels qui l'utiliseront en milieu urbain. Néanmoins, malgré sa compacité, il se montre très généreux en capacité de chargement avec un volume de 2,5 m³ (pouvant même atteindre 2,8 m³) et une longueur utile au plancher est de 1,52 m atteignant 2,49m grâce au siège passager escamotable.





NOUVEAUTE

FEUILLETAGE AU BEURRE FIN

PAIN A LA FARINE DE MEULE

ET DETOISSONS

AUX POMMES FRAICHES



Niveaux de finitions, équipements et options :

Le Bipper et ses homologues :

PACK PLUS

- Lève-vitres électriques
- Rétroviseurs électriques et chauffants
- Condamnation centralisée
- Plip
- Verrouillage sélectif des ouvrants
- Verrouillage automatique en roulant

PACK CONFORT

- Rehausse de siège
- Réglage lombaire
- Accoudoir
- Réglage en hauteur et en profondeur du volant
- Boîte à gants fermée
- Tablette écriteiro

PACK CHANTIER

- Suspension rehaussé
- Protection bas de caisse et baguettes spécifiques
- Pneus 185/65 R15
- Plaque de protection sous le moteur
- Enjoliveur bas de bouclier
- Bavettes AV et AR
- Revêtement avant lavable

PRINCIPAUX EQUIPEMENTS DE SERIE

- ABS
- Console centrale avec rangements
- Airbag conducteur
- Vitres teintées
- Direction assistée
- Roues de 14"

OPTIONS

- 1 ou 2 PLC
- Sièges passager escamotable
- Airbag passager
- Airbag latéraux
- Barres de toit
- Phares antibrouillard



Fiat Fiorino



Citroën Nemo



NOUVEAUTE



Motorisations :

Teintes proposées sur Bipper :

MOTEURS	1.4 essence	1.4 HDi
Cylindrée (cm3)	1 360	1 398
Puissance maxi	54 kW (~75 ch) à 5 200 tr/mn	50 kW (~70 ch) à 4 000 tr/mn
Couple maxi.	118 Nm à 2 600 tr/m,	160 Nm à 1 750 tr/mn
Alésage x course (mm)	75 x 77	73,7 x 8,2
Injection	Multipoint	Direct – Common Rail
Alimentation	Atmosphérique	Surralimentation par turbo-compresseur à géométrie fixe
Type de boîte	BVM 5	BVM 5 / BVM 5 pilotée
Consommation mixte (l/100 km – g CO ² /km)	6,9 – 164	4,5 – 119
Puissance administrative (CV)	8	6

Métallisées/nacrées

Opaques

- Gris Garbato
- Rouge Malizioso
- Bleu nocturne
- Gris Graphite
- Jaune Lacerta
- Bleu Neysha

- Blanc banquise
- Rouge Tiziano
- Bleu line
- Ivoire Paganini



Salon de Francfort

La 62ème édition du Salon de Francfort a ouvert ses portes le 10 septembre. L'équipe de Forum-Peugeot s'est rendue sur place pour vous présenter en détail les modèles exposées sur le stand Peugeot.

Les concepts-car	p.10
La gamme	p.12
Innovation	p.14
Liste des modèles	p.14

za" - April 2007
 rancia" - Mai 2007
 n vom Nürburgring" - Juli 2007
 Spa - August 2007
 erten von Le Mans" - Juni 2007
 reich in der "Le Mans Series".
 OT 908 HDI FAP - zum Sieger geboren!

908 HDI FAP





Concepts car



308 RC-Z



La 308 RC-Z inaugure le futur coupé 2+2 places, mais nous pouvons déjà envisager que certaines pièces seront reprises sur une déclinaison RC de la 308. Sa commercialisation serait prévu courant 2009.

308 SW

Prologue

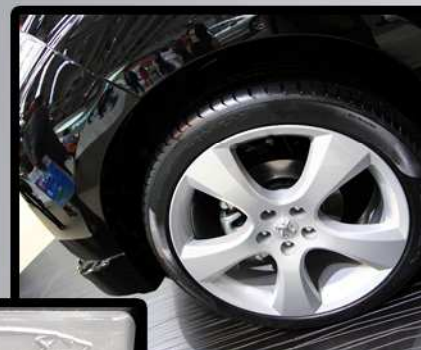


La futur déclinaison SW de la 308 était présenté sous la forme d'un concept intitulé Prologue.





L'avenir de Peugeot se sont également les véhicules écologiques, la 308 hybride HDi dans une teinte blanc nacré souligné de vert préfigure un modèle hybride qui serait vendu en 2010. Pour patienter, un simulateur de 308 Hybrid HDi permettait au conducteur de tester leurs futures économies d'énergie.



Le 4007 devait être présenté à Francfort en version Platinum, finalement la version retenue est une version Concept RC Line bardée d'accessoires : jantes 20 pouces, caisson basse, marches pied en alu, et double échappement entre autre. Avec l'engouement suscité par cette version sur le stand, elle a des chances de voir le jour au moins en Allemagne.



Autre prototype, celui du 4^{ème} concours de design Peugeot : le Peugeot Flux présenté à l'échelle 1.



LA GAMME



Une 107 Street Racing et une 107 version Filou étaient exposées. Toutes deux équipées du moteur 1.0 l de 68 ch. Elles étaient accompagnées d'une 1007 version Sport animée par une motorisation essence 1.6 l de 110 ch.



La 207 SW RC mélange le sport et les loisirs. Elle troque les sièges baquets de la 3 portes contre des sièges de 207 Griffes avec une nouvelle maille baptisée Payerne gris mystère. La banquette arrière compte 3 places et se rabat pour former un plancher plat. Le moteur 1.6 l 175 ch est le même que la 3 portes en attendant la version de 192 ch.



La 207 SW Outdoor est une version dynamique et baroudeuse de la nouvelle 207 SW. La garde au sol est surélevée de 16 mm à l'avant et de 21 mm à l'arrière. Les pneumatiques Bridgestone Turanza sont spécifiques. Bas de caisse, élargisseur d'aile sont teints dans la masse gris narbonnais. Les jantes alliage 16 pouces sont inédites. 4 niveaux de puissances seront proposés, 95 ch et 120 ch essence, 90 ch et 110 ch HDi.



Pas moins de 8 versions de 207 étaient sur le stand dont 3 versions CC, c'est un modèle clef de la gamme Peugeot qui devrait monter en puissance commercialement.

LA GAMME



Une 207 RC Cup toujours équipé du moteur 1.6 THP de 175 ch était présente. Cette Lionne était blanche, une couleur qui fut très utilisé lors de ce salon notamment chez les marques allemandes. Serait-ce un effet de mode ?



La 308 était ici en première mondiale à Francfort. Les versions présentées étaient des versions allemandes, les hauts de gamme ne sont pas des Féline mais des Platinum. Le haut de gamme allemand ne dispose pas du GPS RT4 en série mais les versions présentées disposaient de cette option.



Une seule version du coupé 407 était exposée, la version haut de gamme Platinum avec le V6 HDi. Même sort pour la 607, équipé du même moteur.



Séries spéciales

Le marché allemand avait droit à deux séries spéciales sur base de 407, la 407 JBL et la 407 SW RC Line animé par un V6 HDi.

ACTUALITE



Innovation

Petite innovation sympathique pour les mélomanes, l'USB Box. Le boîtier reliant l'autoradio est caché dans la boîte à gants permet de relier clef USB et I-Pod au système audio. Tout est alors pilotable directement par l'autoradio. Ce système apparaîtra en option à la fin de l'année pour un prix estimé à 120 €.

LISTE

Modèles exposés

Concepts-car :

- 308 RC-Z
- 308 SW Prologue
- 308 Hybrid HDi
- 4007 Concept RC Line
- 908 RC
- Flux

Modèles :

- 107 Street Racing Cool, 3 portes (1.0 | 68 ch)
- 107 Filou, 5 portes (1.0 | 68 ch)
- 1007Sport (1.6 | 110 ch)
- 207 série spécial Urban Moove, 5 portes (1.6 | HDi FAP 90 ch)
- 207 RC Cup, 3 portes (1.6 | THP 175 ch)
- 207 SW Sport (1.6 | VTi 120 ch)
- 207 SW RC (1.6 | THP 175 ch)
- 207 SW Outdoor
- 207 CC Sport équipé USB Box (1.6 VTi 120 ch)
- 207 CC Platinum (1.6 | HDi FAP 110 ch)
- 207 CC Platinum (1.6 | THP 150 ch)
- 308 Tendance, 5 portes (1.6 | VTi 120 ch)
- 308 Sport, 3 portes (2.0 HDi FAP 136 ch)
- 308 Sport Plus, 5 portes (1.6 | HDi FAP 110 ch)
- 308 Sport Plus, 5 portes (1.6 | THP 150 ch)
- 308 Platinum, 3 portes (1.6 | THP 150 ch)

...





LISTE (suite)

- 308 Platinum, 5 portes (2.0 I HDi FAP 136 ch)
- 407 Platinum (2.0 I HDi FAP 136 ch)
- 407 SW Sport (2.2 I HDi FAP 170 ch)
- 407 SW RC Line (2.7 I V6 HDi FAP 204 ch)
- 407 Coupé Platinum (2.7 I V6 HDi FAP 204 ch)
- 4007 Platinum (2.2 I HDi FAP 156 ch)
- 607 Platinum (2.7 I V6 HDi FAP 204 ch)
- 807 Prémium (2.2 I HDi FAP 170 ch)
- Expert Tepee Prémium (2.0 I HDi FAP 136 ch)



Pôle écologique :

- 308 2.0 I BioFlex
- 308 Biodiesel
- 308 120g (1.6 I HDi 110 ch)



Sport :

908 Le Mans



Prochain grand salon : **Le salon de Genève** en Mars 2008. L'équipe de Forum Peugeot sera également sur place.



308 1.6 16v THP 150 contre 308 2.0 HDi 136

Deux semaines avant son lancement commercial, nous avons eu le privilège d'essayer deux versions de la nouvelle 308. Les deux modèles que nous avons pu comparer constituent les versions les plus cossues de la gamme.

Environ deux mois après nous avoir présenté 308 à l'ADN, Peugeot nous avait convié cet après-midi à réaliser un essai dynamique de la nouvelle 308. Pour une des toutes premières fois, nous allons pouvoir comparer le HDi 136 avec le THP 150 sur la nouvelle 308 !

13h55, deux véhicules nous attendent devant la vitrine du 75 avenue de la Grande Armée. Une **308 Féline 1.6 THP 150** gris Shark et une **308 Féline 2.0 HDi 136** gris Cendré. Après s'être installé à bord de la première, j'apprécie rapidement le confort des sièges, la position de conduite idéale et l'ergonomie qui frôle la perfection. On a réellement le sentiment d'être à bord d'un véhicule de la gamme supérieure tant la qualité perçue a progressé par rapport à 307. La console centrale est nettement plus haute que celle de 307 et rappelle étrangement 607 avec son accoudoir et son court frein à main gainé de cuir. Toutefois, j'aurais aimé que le levier de vitesse soit un peu plus court et dispose d'un débattement plus réduit comme ce qui se fait chez la concurrence allemande.

Le moteur démarre. Le silence demeure à bord et seule l'aiguille du compte tour nous rappelle que le 1.6 THP 150 est prêt à rugir sous le capot. Dans les petites rues de la capitale le moteur se montre toujours aussi discret. Sa souplesse à bas régime et sa disponibilité rendent son utilisation en ville très agréable. Dans les mêmes conditions, le HDi 136, malgré son couple supérieur, se montre moins plaisant en partie à cause d'un temps de réponse supérieur et au couple qui arrive plus brutalement. Sur le plan acoustique, la motorisation diesel n'a rien à envier à l'essence.

...





L'**insonorisation** est remarquable et ce n'est qu'à haut régime que la sonorité du THP demeure plus flatteuse pour les oreilles. En sachant que 308 prend quelque kilo par rapport à 307 je pouvais présager des **performances** nettement en retrait. Il n'en est rien. La version THP 150 offre même des performances très proches de sa petite sœur 207. Quant à la version HDi, elle peine un peu avec 14 chevaux en moins et son poids supérieur. Néanmoins, avec sa consommation avantageuse, ses défauts seront vite oubliés par les gros rouleurs...

Sur la version THP 150, la boîte BE4/5 conserve ses lacunes avec notamment une seconde qui tarde à passer et une commande au débattement trop important. Sur le HDi 136 les choses s'améliorent un peu et la boîte ML6 à six rapports semble plus docile mais dispose également de débattement trop important. Vivement la boîte manuelle pilotée à six vitesses...

En dépit d'une plateforme commune avec sa devancière, 308 offre un compromis **confort / tenue de route** inédit dans le segment des compactes. La filtration des imperfections de la chaussée est remarquable et ceci même avec une monte pneumatique de 17 pouces, ce qui n'était pas vraiment le cas sur 307 (même en 16 pouces...).



Sur les petites routes du Vexin, les suspensions sont un régal, pas de percussion, pas de remontée dans la direction,.... Le bilan est on ne peut plus positif.

La tenue de route et le dynamisme de la voiture n'ont pas pour autant été sacrifiés. La précision du train avant est en progrès par rapport à 307. La version 1.6 THP 150 semble même encore plus agile que la HDi 136 du fait d'un bloc moteur plus léger. La stabilité à haute vitesse en courbe impressionne. 308 reste imperturbable même en appui extrême sur chaussée déformée et ceci sans intervention de l'ESP. Ceci dit à allure soutenue sur les routes sinueuses entre Averne et Seraincourt, la 308 ne peut rivaliser en terme d'efficacité face à une 207 1.6 THP 150. Et c'est bien normal puisque 308 n'a pas vocation à affoler les chronos. Néanmoins, le **freinage** de 308 est extrêmement rigoureux et la pédale offre un mordant supérieur à 207 pourtant plus sportive. Faciles à doser et toujours très progressifs, les freins participent beaucoup au plaisir de conduite.

La **direction** est similaire à celle de 307 et c'est bien entendu une bonne nouvelle. On retrouve une excellente assistance électro-hydraulique qui offre une très bonne précision sans pour autant être trop assistée à basse vitesse comme sur 207. Sur ce point les conducteurs de 307 ne seront pas dépayés...

Une heure après notre départ de Paris, petite halte à la Maison du Parc à Théméricourt pour une séance photo devant le château. C'est aussi le moment pour moi de découvrir plus en détail les **rangements** de 308. Parmi les plus astucieux, on notera celui de la tablette arrière dont l'ouverture est réversible, ce qui permet d'ouvrir le compartiment tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ou bien les tiroirs sous les sièges avant. Autre progrès, la longue sangle élastique latérale dans le coffre qui permet de maintenir un gros sac à dos et non pas seulement une bouteille. Avant de repartir, je m'installe aux places arrière pour confirmer une bonne habitabilité et profiter un peu du **toit en verre panoramique** dont le conducteur n'a pas toujours le temps d'apprécier la présence. Ce dernier porte la surface totale vitrée à près de 5 m² (4,86 m² exactement). C'est encore une fois un record dans la catégorie.





Retour à Seraincourt, pour prendre le volant du second véhicule. Il s'agit aussi d'une version Féline mais doté de l'**ambiance Criollo**. La partie supérieure de la planche de bord arbore une teinte brun chocolat, tandis que la partie inférieure est grège. Les sièges reprennent l'aspect "Criollo" (brun chocolat) sur les parties latérales en cuir, tandis que l'assise est constituée d'un tissu maille Payerne gris mystère. L'ensemble est de toute beauté et confère à cette 308 un aspect très chic qu'on ne retrouve que sur le segment des berlines supérieures.



Caractéristiques techniques	1.6 THP 150	2.0 HDi 136
Puissance (en ch)	150 à 5800 tr/mn	136 à 4000 tr/mn
Couple (en Nm)	240 à 1400 tr/mn	320-340 à 2000 tr/mn
Masse à vide avec pleins (en kg)	1327	1421
0 à 100 km/h (en secondes)	8,8	10,1
1000 départ arrêté (en secondes)	29,8	31,6
Vitesse maxi (en km/h)	213	205
80 à 120 km/h sur le dernier rapport (en sec)	10,5	12
80 à 120 km/h sur l'avant-dernier rapport (en sec)	7,8	8,4
Consommation urbaine (l/100)	9,8	7,2
Consommation extra-urbaine (l/100)	5,6	4,5
Consommation mixte (l/100)	7,1	5,5
Emission de CO2 (g/km)	167	146

Pour conclure, la nouvelle 308 est une bien belle réussite. Sans pour autant révolutionner le segment, la compacte du Lion fait un bond phénoménal en terme de prestation et n'a pas à rougir face aux 407 et autre 607.

Remerciements à Stéphan Peureux, Thomas Boiral, et Nicolas Olland pour leur amabilité et leur disponibilité.

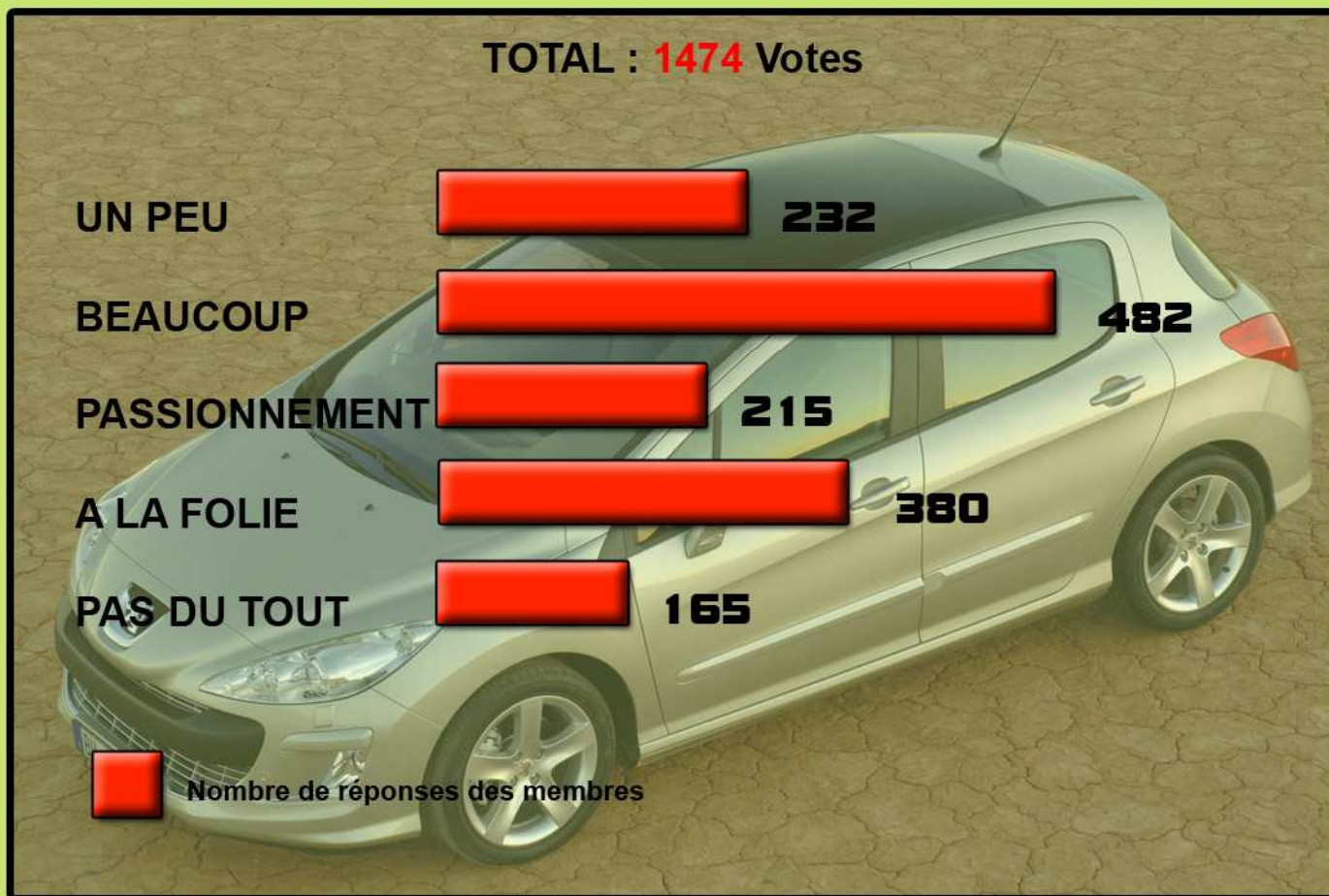




Le gagnant du mois : Concours photo n°1



Le sondage du mois : Aimez vous la 308 ?





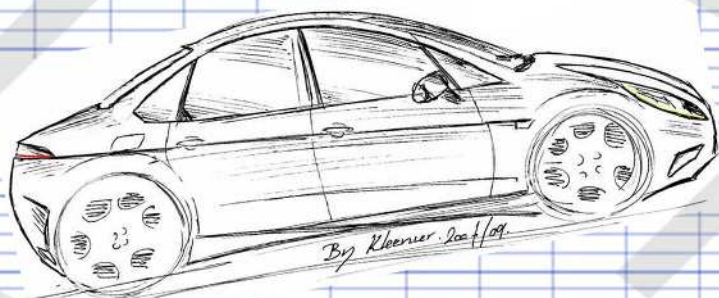
Ddre Peugeot Flux

Andre

Jerii Peugeot 207 Sedan



Jerii



By Kleener 2007/09

Kleevener Peugeot 408

207 Spider Cup: Résultats Silverstone

Après deux victoires consécutives à Silverstone, Dino Lunardi occupe la tête du championnat. Grégory Guilvert, Julien Briché et Julien Schell restent mathématiquement dans la course au titre.

Lors de la première course, c'est Grégory Guilvert du team Lompech Sport qui décroche la pole. Après un départ très viril, Grégory Guilvert, Julien Briché, Dino Lunardi et Maxime Dubrulle se présentent de front dans la première courbe. Au final, la régularité de Lunardi l'emporte sur la fougue de Guilvert qui part à la faute en tenant de remonter sur le leader.

Le lendemain, pour la seconde course, Dino Lunardi part de la pole position. Il remporte la course malgré s'être fait provisoirement prendre première place par Julien Schell quelque minute après le départ.

Dino LUNARDI déclare : « A ce stade de la saison il ne faut commettre aucune faute et être régulier. Là est la clef du championnat. Je suis donc très heureux d'engranger ma troisième victoire, c'est une excellente opération d'autant que je craignais Grégory Guilvert qui s'est montré particulièrement rapide ici. Les premiers tours ont été très difficiles et j'ai profité de son problème pour creuser l'écart afin de gérer mes pneus en fin de parcours pour la course de demain. »

« C'est un week-end parfait. Mon objectif était de repartir en tête du championnat mais de là à me construire une petite avance ! La course fut plus difficile qu'hier en raison d'une voiture plus vive. J'ai redoublé de vigilance tout en maintenant un rythme constant pour ne pas permettre à Grégory de revenir. »

**RESULTAT COURSE 1 :**

1. D. Lunardi, 12t. en 24'49"412 (moy : 149,113 km/h)
2. J. Briché à 8"560
3. B. Lison à 12"029
4. M. Dubrulle à 15"795
5. M. Sciabarrasi à 16"041
6. C. Harris à 32"010
7. J. Schell à 38"418
8. O. Freymuth à 49"283
9. A. Espinosa à 50"910
10. F. Bry à 1'03"402

...
Meilleur temps : D. Lunardi, 2'02"316 (moy : 151,310 km/h)
Pole position : G. Guilvert, 2'00"940.

Résultats CHAMPIONNAT

1. D. Lunardi, 166 pts
2. G. Guilvert, 150 pts
3. J. Briché, 138 pts
4. J. Schell, 135 pts
5. M. Dubrulle, 104 pts
6. B. Lison, 93 pts
7. M. Sciabarrasi, 67 pts
8. M. Soulet, 66 pts
9. T. Accary, 57 pts
10. S. Moulton, 53 pts

**RESULTAT COURSE 2 :**

1. D. Lunardi, 12t. en 24'58"300 (moy : 148,229 km/h)
2. G. Guilvert à 1"733
3. J. Schell à 13"292
4. B. Lison à 13"857
5. M. Dubrulle à 28"102
6. M. Sciabarrasi à 33"383
7. C. Harris à 35"402
8. A. Espinosa à 57"798
9. M. Broggi à 1'02"820
10. O. Freymuth à 1'03"797

...
Meilleur temps : D. Lunardi, 2'03"173
Pole position : D. Lunardi, 2'00"850



Rencontres Peugeot Sport: Ledenon

Après deux mois d'interruption, les Rencontres Peugeot Sport ont repris le week-end dernier sur le circuit de Ledenon. Au programme : la coupe 207 Sprint, puis le Trophée GT avec ses 206 CC et Hommell, puis les courses Relais 206 et enfin le défilé de voitures anciennes et d'exception.

> Coupe 207 Sprint

En **Coupe 207 Sprint**, **David Pouget** réalise un doublé tandis que Alexandre Albouy décroche deux fois la seconde marche du podium.

Gaetan Bischoff: 3^e des juniors !

Sur le très technique tracé de Ledenon les premières places sur la grille étaient chères dans cette formule monotype. A ce jeu là, il fallait donc rapidement trouver le parfait mode d'emploi du circuit, 2 secondes à peine séparant le premier du dernier du dernier du peloton. Gaétan, qui n'était venu qu'une seule fois sur ce circuit, ne parvint malheureusement pas à faire la différence et dut se contenter de la quatorzième ligne sur la grille.

Lors de la première course, auteur d'un excellent départ en exploitant l'extérieur de la piste **Gaetan Bischoff** se trouva idéalement placé à l'abord du premier virage et réalisa un véritable holdup en remontant 9 places d'un seul coup. Ensuite, profitant erreurs et des accrochages des pilotes qui le précédaient, il poursuivit sa remontée pour finalement terminer à la 12^e place de la Coupe et 3^e des juniors (pilotes de - 25 ans).

Dans cette seconde course courue dimanche matin, le Lauwois ne réussit pas à rééditer son exploit de la veille, se laissant littéralement enfermer dans la meute, ce qui valût quelques stigmates sur les portières de sa 207. Par la suite il ne pût malheureusement pas remonter son handicap du départ et termina la course à la 20^e place et 5^e des juniors. Cependant rien n'est encore joué dans cette coupe puisqu'il reste encore 3 week-ends de compétition d'ici la mi-novembre.

**COURSE 1 :**

1. D. Pouget, 14 tours en 24.58.801 (moy. : 106.823 km/h)
2. A. Albouy, à 1"9
3. J. Rambeaud, à 9"5
4. S. Seveau, 11"5
5. N. Buzeau, à 12.1
6. L. Fresnais, à 12.2
7. Y. Dusserre, à 12.2
8. D. Rahard, à 12.2
9. F. Priez, à 15.4
10. S. Palette, à 22.0

COURSE 2 :

1. D. Pouget, 14 tours en 24.58.970 (moy. : 105.912)
2. A. Albouy, à 1.4
3. S. Vivas à 5.6
4. L. Fresnais, à 6.2
5. S. Seveau, à 11.1
6. M. Carré, à 13.0
7. F. Priez, à 14.8
8. N. Buzeau, à 15.5
9. D. Rahard, à 15.9
10. T. Darroux, à 16.5

CHAMPIONNAT :

1. D. Pouget 89 pts
2. J. Rambeaud, 46 pts
3. A. Albouy 43 pts
4. S Seveau 42 pts
5. Y. Dusserre 39 pts
6. L. Fresnais 33 pts
7. N. Buzeau 32 pts
8. S. Vivas 20 pts
9. K. Ropars 19 pts
10. C. Courtine et M. Palette 15 pts

Rencontres Peugeot Sport: Ledenon**> Relais 206**

Le **Relais 206** fait encore le plein avec plus de 140 équipages engagés. Ledenon est la cinquième étape, l'avant dernière de la saison, la dernière se disputant sur trois heures. C'est donc une occasion à saisir pour les « sprinters ». Les deux épreuves de trois heures s'étant déjà disputées ont été remportées par le club de Dijon (à Dijon) avec Milan et Guillot ainsi que le club de Vierzon (sur le Val de Vienne). Ces deux là, en l'occurrence, n'ont pas connu beaucoup de réussite sur les épreuves de 1000 km. L'équipage Milan-Guillot, qui a dû passer par la consolante en Belgique, occupe tout de même la troisième place du général derrière Champagnole (Philibert-Sivignon) vainqueur à Magny-Cours. Vierzon, qui fait confiance à un très jeune équipage (Palette-Comte), occupe seulement la douzième position. Plus régulier, le club d'Aix-en-Provence reste sur une superbe victoire à Spa. Il occupe maintenant la tête du classement général. Sa position est d'autant plus favorable que le numéro 13 fait figure de régional de l'étape. Rappelons que les frères Gomez, qui dirigent ce club, ont enlevé deux fois le titre dans la discipline sous les couleurs du club de Nîmes.

Pour cette épreuve, et comme à son habitude, Gaétan Bischoff était associé au Dellois Stéphane Caillet. Dès les premiers tours d'essais, nos deux pilotes furent confrontés à de pernicious problèmes de carburation. Prenant tous les risques, ils réussirent néanmoins l'exploit de qualifier l'auto en « Couse A » (groupe des 50 meilleurs) espérant trouver la solution à leurs problèmes durant la nuit. Malheureusement ni les mécaniciens de l'équipe, ni les experts de Peugeot Sport ne purent localiser l'origine du problème et c'est la mort dans l'âme qu'ils renoncèrent après à peine 5 tours de course, car perdant plus de 2 secondes au tour sur leurs adversaires, laissant ainsi s'envoler de précieux points au championnat dont ils étaient 12^e avant cette course.

Dernier rendez-vous de la saison, les 18, 19 et 20 octobre à Nogaro dans le Gers.

CHAMPIONNAT :

1. Aix-en-Provence, 200,5 pts
2. Champagnole, 185,0 pts
3. Dijon 2, 177,5 pts
4. Villefranche S/S 3, 156,0 pts
5. Melun, 153,5 pts
6. Besançon, 139,5 pts
7. Manosque, 131,0 pts
8. Melun 2, 125,5 pts
9. Toulouse 2, 123,0 pts
10. Site Poissy, 122,5 pts

**> Trophée GT**

En Trophée GT, Jérémy Raymond conserve sa position de leader en Coupe 206 CC grâce à six victoires consécutives. Cependant, le dénouement de la Coupe Hommell reste indécise avec Fessler et James au coude à coude.

**CHAMPIONNAT :****Coupe 206 CC :**

1. J. Raymond, 166 pts
2. L. Gremmel, 143 pts
3. R. Chotard 74 pts
4. C. Planche, 69 pts
5. P. Maire, 50 pts

Coupe Hommell :

1. P. Fessler, 373 pts
2. G. James, 353 pts
3. J. Martins, 314 pts
4. P. Corduan, 285 pts
5. E. Calem, 284 pts

Silverstone: victoire de la 908 HDi FAP N°7

Ce week-end, sur le circuit de Silverstone, la 908 HDi FAP de l'équipage Marc Gené - Nicolas Minassian a remporté l'avant dernière épreuve de la saison 2007 de Le Mans Series.

Extrait du communiqué Peugeot Sport :

La course avait failli mal commencer pour **Marc Gené**, au volant de la **908 HDi FAP** quand, dans le tour de formation, il partait en travers dans l'herbe, surpris par ses pneus encore froids. Marc récupérait in extrémis sa voiture et pouvait s'envoler en tête devant la voiture sœur pilotée par Stéphane Sarrazin, la Lola du Charouz Racing et la Zytech du team LNT. Dans le 12ème tour, des panneaux publicitaires tombés sur la piste à cause d'un vent violent faisaient intervenir la safety car pour 6 boucles. C'est au 112ème tour que Pedro Lamy devait rentrer au stand avec une crevaison à l'arrière gauche. Il chutait en 5ème position. La course était de nouveau ralentie 21 tours plus tard suite à une sortie de piste d'un concurrent nécessitant une nouvelle intervention du safety car, cette fois pour 5 tours. Après son pit stop, Stéphane Sarrazin repartait en 4ème position et passait à l'attaque pour tenter de remonter au deuxième rang. Pedro Lamy le relayait à 28 tours de l'arrivée et poursuivait la remontée de la 908 HDi FAP n°8. A raison de 3 à 4 secondes au tour, le pilote portugais revenait sur la Lola du Charouz Racing et la Pescarolo de Emmanuel Collard. A 13 tours de l'arrivée la jonction était faite et Pedro Lamy passait coup sur coup les deux voitures. Ultime rebondissement, Pedro était contraint par les commissaires à observer un arrêt pour remplacer l'aile arrière et le feu en partie arrachés après sa crevaison. A 5 tours de l'arrivée les mécaniciens n'avaient pas le temps de réparer, c'était l'abandon.

Nicolas Minassian : « Ce fut un super week-end, après une bonne qualification nous gagnons enfin. La course s'est déroulée sans problème pour Marc et moi et nous avons pu assurer sur la fin avec l'avance que nous avons. Cela prouve tout l'excellent travail accompli par l'équipe depuis Spa pour fiabiliser la voiture. »

Marc Gené : « Tout peut arriver en sport automobile et c'est ce qui le rend excitant. La voiture était facile à conduire, les pneus Michelin ont été constants, sans dégradation. Je me suis fait un peu peur pendant le tour de formation quand je suis parti en travers dans l'herbe et j'ai failli faire un tête à queue. Je suis maintenant impatient d'être au Brésil pour la dernière course que je voudrais bien gagner aussi avec Nicolas. »

Michel Barge, directeur de Peugeot Sport : « Le bilan de la saison européenne est extrêmement positif pour Peugeot avec 5 victoires sur 5 courses. Le titre n'est pas encore acquis et je confirme que nous aurons nos 2 voitures au Brésil pour la dernière épreuve des Le Mans Series. La seule chose que je regrette après cette course, c'est que notre seconde voiture n'ait pas été arrêtée plus tôt, Stéphane et Pedro ont pris des risques pour rien du tout après une remontée extraordinaire ! »

CLASSEMENT :

1. Gené - Minassian / Peugeot 908 HDi FAP 1000 km en 5h41mn45s230
2. Collard - Boullion /Pescarolo Judd à 2 tours
3. Barbosa - Hall - Short / Pescarolo Judd à 4 tours



Rally de San Remo: victoire de Rosetti

Luca Rossetti s'est imposé ce week-end au rallye de San Remo comptant pour l'international Rally Challenge. Peugeot maintient sa place de leader au classement constructeur.

Communiqué Peugeot Sport:

Après une période estivale, le mauvais temps s'est abattu jeudi sur le sud-est de la France et sur la riviéra ligure, plongeant les 128 équipages au départ du **rallye Sanremo** dans l'expectative au moment de choisir leurs pneus pour les trois premières spéciales de la première boucle d'épreuves chronométrées de la soirée : les spéciales 1 et 3 étaient détrempées alors que la 2 était entièrement sèche. A ce jeu de pile ou face, Gilles Panizzi (**207 Super 2000** Peugeot Italie), parti en « pneus maxi pluie » était le grand perdant, y laissant d'entrée une trentaine de secondes sur les meilleurs, partis en mixtes. Après un passage par le parc d'assistance de Sanremo, les concurrents repartaient pour une boucle nocturne reprenant les mêmes routes mais réunies en une seule spéciale de 44 km. Le choix de pneus était plus aisé et à l'issue de cette première demi-étape, c'est Luca Rossetti qui pointait en tête, 12s6 devant la Fiat Abarth de Basso. C'est dans cette épreuve que Tirabassi (207 Super 2000-BSA) sortait de la route et était heurté par la voiture suivante qu'il n'avait pas eu le temps de prévenir, la **207 Super 2000** de Bruno Magalhaes (Peugeot Portugal). Les 2 voitures abandonnaient.



La deuxième partie de cette première étape se poursuivait le vendredi matin sous un chaud soleil par 2 courtes épreuves spéciales. Rossetti portait son avance à 16s4 sur Basso, 18s8 sur Andreucci (Mitsubishi), 49s7 sur Nicolas Vouilloz (207 Super 2000-Peugeot Espagne) et 1mn17s5 sur Gilles Panizzi.

Luca Rossetti : « *Bien que la dernière épreuve était la plus longue, j'étais tellement à l'aise que j'en redemandais. La voiture était fantastique sur ces 4 premières spéciales, j'étais vraiment en confiance même dans les endroits où je n'avais pas les pneus adaptés. J'espère être aussi confiant jusqu'à l'arrivée.* »

CLASSEMENT DU RALLYE SANREMO

1. Rossetti-Chiarcossi Peugeot 207 Super 2000 en 2h31mn32s
2. Basso-Dotta Fiat Abarth à 8s7
3. Vouilloz-Klinger Peugeot 207 Super 2000 à 29s8
4. Scandola-D'Amore Fiat Abarth à 1mn26s4
5. Andreucci-Andreussi Mitsubishi à 1mn52s2
6. Ojeda-Costa Peugeot 207 Super 2000 à 1mn58s1
7. Longhi-Imerito Subaru à 2mn12s3
8. Panizzi-Panseri Peugeot 207 Super 2000 à 2mn16s4

CLASSEMENT IRC - PILOTES

1. Ojeda 39pts
2. ex Vouilloz 32pts Navarra 32pts
4. Rossetti 20pts
5. Basso 18pts

CLASSEMENT IRC - CONSTRUCTEURS

1. Peugeot 96pts
2. Fiat Abarth 77pts
3. Mitsubishi 47pts

Le lendemain, 87 voitures prenaient le départ de la seconde étape, comprenant 4 épreuves spéciales soit 108 km chronométrés. Luca Rossetti signait le premier temps scratch alors que Nicolas Vouilloz remontait en troisième position et obtenait les deux meilleurs temps dans les deux dernières épreuves. Dans l'avant-dernière spéciale, Gilles Panizzi était victime d'un problème d'accélérateur qu'il parvenait à réparer sur le routier entre les deux épreuves mais en retard au contrôle horaire suivant, il était pénalisé de 50 secondes et rétrogradait de la 4ème à la 8ème place.

Nicolas Vouilloz : « *J'ai eu un début de rallye difficile en regard des conditions atmosphériques et sur un terrain que je ne connaissais pas. Mais je me suis senti de mieux en mieux dans la voiture et j'ai augmenté le rythme au fil des épreuves pour terminer par deux scratches. Je reviens à 6 points de mon coéquipier Ojeda au championnat pilotes mais il ne reste que deux rallyes, ça risque d'être un peu juste !* ». Gilles Panizzi : « *J'étais un peu « rouillé » en début de rallye, il y a plus d'un an que je n'avais pas conduit en course. De plus, les conditions étaient difficiles au début avec la pluie, les erreurs dans les choix de pneus mais ce matin, après avoir revu les réglages de ma voiture, je me suis senti beaucoup mieux et je termine les dernières spéciales dans les temps des meilleurs. Le niveau de pilotage en IRC est très élevé, avec des voitures très proches en performance. J'aimerais bien refaire une saison complète en rallye sinon je préfère arrêter.* »



Depuis 11 ans Pascal Piérart réalise des milliers de photos de véhicules circulants sur l'autoroute. Vous l'avez peut-être déjà aperçu tout prêt de l'A6, ce passionné de véhicules d'exceptions photographie aussi bien des voitures de luxe que des voitures de sport en passant par des cas insolites !

Petite anecdote racontée par lui-même : « J'ai eu quelques contrôles plus ou moins musclés de la part des Gendarmes et Policiers qui se demandent ce que je fais planquer dans des buissons sur les abords d'une autoroute (surtout après le 11 septembre). Mais j'ai toujours un album photo avec moi pour leur montrer ce que je fais. Maintenant, certains passent devant moi en me disant bonjour avec le deux-tons. »

De toutes ces voitures photographiées Pascal a une préférence pour les supercars « Ferrari Enzo, Porsche Carrera GT, Mercedes-Benz SLR et bien d'autres... ».

Nous vous avons donc sélectionné quelques photos de Peugeot prises par ce photographe.

Un grand merci à lui qui nous fait partager sa passion en nous montrant ses dernières photos sur nos forums. A noté qu'il possède un site web, où vous pourrez retrouver plusieurs de ses clichés :



<http://pascalpierart.free.fr/>



404 berline, 1960

PEUGEOT 404

Première Peugeot produite à plus d'un million d'exemplaires, la Peugeot 404 dessinée par Pininfarina, fut produite à partir de mai 1960. Elle a été retirée du catalogue, en France en octobre 1975, à l'exception de la version pick-up qui fût commercialisée jusqu'en 1980 ; la production s'est par ailleurs prolongée pendant plusieurs années à l'étranger. Durant ces quinze ans, 2.885.377 exemplaires (toutes versions confondues) sont sortis des chaînes de montage.

La Peugeot 404 entrait dans la catégorie des 9 CV (1,6 litre), elle remplaçait alors la 403 qui ne se contentait que de 8 CV. Elle est apparue en période de croissance forte en France, ce qui s'est traduit par une montée en gamme des Peugeot.

Ci-dessous, une version « Familiale », produite de 1960 à 1978.



FICHE TECHNIQUE

Moteurs :

- 4 cylindre 1 618 cm³ à carburateur (72 ch DIN)
- 4 cylindre à injection (85 ch DIN à 5 500 tr/min)
- 4 cylindre 1 468 cm³ à carburateur (66 ch DIN)
- diesel Indenor XD85 et XD88

Transmission : Propulsion

Carrosseries : Berline, Break, Cabriolet, Pick-up

Longueur : 4 492 mm

Largeur : 1 680 mm

Hauteur : 1 300 mm

Poids : 1 060 kg



404 cabriolet, 1961



404 Coupé



404 Camionette

SA REMPLACANTE



La Peugeot 405, de 1987 à 1997

HISTORIQUE

1960 : présentation en mai de la 404 berline (1618 cm³ / 72 ch / 142 km/h)

1961 : lancement du cabriolet au salon de Paris (148 km/h)

1962 : en mars, le cabriolet reçoit un nouveau moteur à injection (85 ch / 158 km/h) ; présentation au salon de Paris du coupé et des versions breaks : "Famililale" (1618 cm³ / 72 ch ou diesel 1816 cm³ / 55 ch / 110 km/h) et "Commerciale" (1468 cm³ / 66ch / 125 km/h ou diesel)

1963 : lancement de la berline à moteur diesel (1948 cm³ / 68 ch / 130 km/h)

1965 : les breaks adoptent le moteur diesel 1948 cm³

1975 : en octobre, la 404 disparaît du catalogue Peugeot.
En quinze ans, 2 885 377 exemplaires (toutes versions confondues) ont été produit.



L'ILE PEUGEOT DANS



Le 11 septembre, l'île Peugeot a ouvert ses portes dans le monde virtuel 3D de Second Life. Il est possible de piloter la 308 RC Z ou d'admirer en 3D le concept-car Flux dans un bâtiment rappelant l'ADN de Velizy.

Pour ceux qui ne connaissent pas encore **Second Life**, il s'agit d'univers virtuel en 3D sorti en 2003. Ce programme est une simulation qui permet à l'utilisateur (avatar) de vivre une sorte de « seconde vie ». La majeure partie du monde virtuel est créée par les utilisateurs. L'univers se démarque également par son économie : les utilisateurs ou avatars peuvent créer et vendre leurs créations (vêtements, immobilier). Les échanges se font en Linden-dollars : monnaie virtuelle qui peut être échangée contre de la monnaie réelle.

Pour vous rendre sur l'île Peugeot, plusieurs moyens s'offre à vous :

le site Internet de la Marque dédié au salon de Francfort : www.peugeot-iaa.de ou bien le site officiel du monde virtuel : www.secondlife.com.



NOREV

PEUGEOT 308 1/43

La Peugeot 308 au 1/43ème est sorti chez Norev.

Finition : Féline
Couleur : Gris Shark

Référence distributeur : 473 800
Référence Peugeot : MI064

Le Peugeot 4007 Holland & Holland , au 1/43 chez Norev est prévu pour Janvier / Février 2008. Il est déjà disponible, en noir, chez Peugeot Avenue sur les Champs Elysées à Paris.

Référence distributeur : 474 070
Référence Peugeot : MI066





Crédit photos

Page 1 : Peugeot, Forum Peugeot, UncleBens

Page 2 : Forum Peugeot, IAA

Page 3 : Peugeot

Page 4 : Peugeot

Page 5 : Plouf

Pages 6,7,8 : Peugeot

Page 9 : Forum Peugeot, IAA

Pages 10,11 : Forum Peugeot, IAA, Peugeot

Pages 12,13 : Forum Peugeot, IAA

Page 14 : Forum Peugeot, IAA, Peugeot

Page 15 : Forum Peugeot, IAA

Pages 16,17,18 : Forum Peugeot

Page 19 : TTO, pastro, C@rtm@n, chris34, Moonster, brice35170, Alcyoneus, Paternacu, seigneur_anthrax, le sage, zedhuit78,

Page 20 : Ddre, Jerii, Kleevener

Page 21 : Driver, Peugeot Sport

Page 22 : Gaetan Bischoff

Page 23 : Bob113

Pages 23,24 : Peugeot Sport

Page 25 : Pacal Piérart

Pages 27,28 : Peugeot

Page 29 : Domi67

Page 30 : Peugeot

FP Mag' N°3 – Octobre 2007

Graphisme : Quentin (Plouf)

Mise en page/Textes : Guillaume (Bob113)

Articles : Bruno (Cerruti), Quentin (Plouf), Guillaume (Bob113)

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

© Tous droits réservés

Dans le prochain N°

- Actualité

- Fonctionnement d'un site de production de PSA Peugeot Citroën

- Rencontre entre une 205 GTi et une 206 S16

- Le coin des lecteurs : mails, créations...

FP Mag' c'est aussi un échange avec les membres du forum, c'est pourquoi nous vous invitons à nous envoyer plusieurs éléments, et nous les publierons dans le prochain numéro !

- des commentaires sur l'actualité, des coups de gueules, des questions à propos du forum,
- un essai de votre Peugeot
- des articles, des reportages...

Votre avis sur la 308

Dans le prochain numéro, sera publiées vos remarques, essais... de la Peugeot 308. Certains membres du forum possèdent déjà leur 308, nous attendons vos avis !