



FP MAG

LE MAGAZINE DU LION

SEPTEMBRE 2007

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°2



TOUT
SUR LA
308 RCZ



SUPERTEST
207 GRIFFE 1.6 16V THP



Special
Salon de Francfort



Reportage
Musée de l'Aventure à Sochaux



Sport
Les 908 HDI à SPA



EDITORIAL

Un grand merci à toutes celles et ceux qui nous ont adressé des messages de félicitations et d'encouragements pour le n°1 de FP Mag'. Voyant l'intérêt que vous portiez à ce tout nouveau magazine, nous avons donc décidé de sortir un numéro tous les mois. Ce second numéro est donc plus riche et plus beau que le premier.

308, vedette du salon de Francfort

C'est en effet pendant le mois de Septembre que cette nouvelle Lionne sera la star du stand Peugeot lors de la 62ème édition du salon automobile de Francfort 2007. De plus, la gamme 308 commence à s'étendre avec les concept 308 RC Z, 308 SW Prologue et 308 Hybride Diesel, parmi lesquels s'ajoute une nouveauté écologique, la 308 BioFlex, fonctionnant à l'Essence et au Biocarburant (E85).

Toute l'équipe de Forum Peugeot vous souhaite une agréable lecture !

Actualités

- En bref p.3
- Les chiffres p.4
- Scoop : 308 Coupé / Minicargo p.5
- Salon de Francfort p.7

Découverte

- Supertest : 2000 km en 207 Griffes 1,6 L THP 150 p.14

Le coin des lecteurs

- Les mails des lecteurs p.16
- Le sondage du mois p.17
- Les créations des lecteurs p.18

Sport

- 1000 km de Spa-Francorchamps p.23
- Barum Rally p.25
- Actualités p.25

Reportage

- Musée de l'Aventure à Sochaux p.19

Zoom

- La mission « Perla Nera » de la 308 p.26

Le lion

- Rétro : la Peugeot 201 p.27
- Multimédia p.29





LA NOUVELLE PEUGEOT 308 obtient



PROTECTION DES ADULTES	14 frontal 16 latéral	34 points
PROTECTION DES ENFANTS		39 points
PROTECTION DES PIÉTONS		19 points



La nouvelle 308 dont la carrière commerciale débutera en septembre vient d'obtenir 5 étoiles aux tests EuroNcap de protection des adultes, 4 étoiles pour la protection des enfants et enfin 3 étoiles pour la protection des piétons.

Afin de protéger au mieux les occupants lors d'un choc latéral, le montant central a été conçu avec une technique dite « multicouche ». Le pied-milieu est en effet constitué de trois épaisseurs de tôle, dont deux d'entre elles sont de type « THLE ». Les portes sont, quand-à-elles, munies de renforts latéraux en aluminium et de raidisseurs. Enfin, au niveau du seuil de coffre, une poutre en alliage d'aluminium a été intégrée pour absorber les chocs et en diminuer les conséquences sur la caisse.

En complément des performances de la structure, de nombreux dispositifs permettent de retenir et de respecter le corps :

- jusqu'à 9 airbags - airbags frontaux, latéraux avant pour le thorax et le bassin, airbag de colonne de direction pour les membres inférieurs du conducteur, airbags rideaux pour la tête des passagers avant et arrière, airbags latéraux arrière -
- des appuie-tête avant de forme « portefeuille » qui optimisent le contact avec la tête en cas de choc et dont la conception, associée à celles des sièges, permet de limiter les conséquences d'un choc arrière (« whiplash ») - Un système d'anti sous-marinage arrière, qui permet de retenir l'assise et de la maintenir solidaire du plancher.
- des ceintures de sécurité avec surveillance de bouclage et débouclage.

Pour accueillir des sièges enfants, la 308 est conçue avec trois emplacements Isofix (à 3 points d'ancrage) – un en place passager avant et deux aux places latérales arrière-. Cette sécurité « passive » (ou secondaire) complète une sécurité primaire exemplaire. En effet, la rigidité de caisse, les liaisons au sol et les aides électroniques de 308 lui procurent un comportement routier référent dans sa catégorie. La 308 peut également disposer d'équipements technologiques (système d'Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne (AFIL), projecteurs bi-xénon directionnels) autant d'aides à la conduite accroissant le potentiel de maîtrise du véhicule.

Enfin, le service « Peugeot Urgence », lié au système télématique RT4 (disponible dans de nombreux pays d'Europe), assure la sécurité tertiaire en cas d'accident, permettant de localiser le véhicule manuellement ou automatiquement, en déclenchant l'envoi des secours adéquats. [Extrait du communiqué de presse Peugeot]

Sources : Euro NCAP / Peugeot



Les chiffres du mois : Avec un mois d'août en légère hausse (+ 1,1%), le marché automobile français se stabilise.

Voitures Particulières Neuves

	Août 2006		Août 2007			Janvier à Août 2007		
	Vol.	%	Vol.	%	% Var	Vol.	%	% Var
PSA PEUGEOT CITROEN	34 188	30,0	29 600	26,6	-13,4	420 511	30,6	+0,5
CITROEN	16 436	14,4	13 597	12,2	-17,3	184 866	13,4	+4,3
PEUGEOT	17 752	16,6	16 003	14,4	-9,9	235 645	17,1	-2,3
TOTAL GENERAL	113 955	100	111 260	100	-2,4	1 375 208	100	+0,0
TOTAL Marques françaises	56 697	49,8	51 219	46,0	-9,7	717 126	52,1	-4,3
TOTAL Marques étrangères	57 258	50,2	60 041	54,0	+4,9	658 082	47,9	+5,2

Voitures Particulières et Véhicules Utilitaires Neufs Légers

	Août 2006		Août 2007			Janvier à Août 2007		
	Vol.	%	Vol.	%	% Var	Vol.	%	% Var
PSA PEUGEOT CITROEN	42 219	30,6	37 806	27,1	-10,5	521 950	31,0	+1,1
CITROEN	20 409	14,8	17 331	12,4	-15,1	232 027	13,8	+2,4
PEUGEOT	21 810	15,8	20 475	14,7	-6,1	289 923	17,2	+0,1
TOTAL GENERAL	138 187	100,0	139 640	100,0	+1,1	1 682 655	100,0	+1,0
TOTAL Marques françaises	72 084	52,2	68 596	49,1	-4,8	916 500	54,5	-3,1
TOTAL Marques étrangères	66 103	47,8	91 044	50,9	+7,5	766 155	45,5	+6,3



HUBER.07

PEUGEOT MINICARGO

Commercialisation : début 2008

Fruit d'un accord signé en 2005 entre le groupe transalpin et PSA, le projet MCV (minicargo véhicule) touche à sa fin. En effet le mois prochain débutera les premières préséries du nouveau petit utilitaire commun aux deux groupes sur les chaînes de l'usine Tofas en Turquie pour une commercialisation dans la foulée début 2008. Coté stratégie, le Minicargo, dont on ne connaît toujours pas son nom définitif, vient compléter par le bas la large gamme d'utilitaires du lion. Concernant son design on peut remarquer un design dans la continuité du récent Expert avec un mélange nouveau de courbes créant un nouveau dynamisme dans le design utilitaire. Reprenant la plateforme de la Fiat Grande Punto, il aura le choix entre un moteur essence 1.2 69 ch de la Fiat 500 et un moteur diesel 1.3 Multijet. Pour ce qui est de la profusion, 165 000 unités annuelles seront produites en Turquie, dont 2/3 iront à PSA, et 1/3 à Fiat. Pour terminer le Minicargo se verra accompagner d'une version Panorama.



PROJET "T8"

En coulisses on s'active sur le projet T8, il va entrer dans sa phase d'industrialisation du projet. Il s'agira du vrai premier SUV de Peugeot. Rendez vous en 2009!

PEUGEOT 308 RC

La déclinaison sportive de la 308 arrive, annoncée par le concept RC Z pour ses prestations, elle pourra se vanter de son moteur inédit de la collaboration avec BMW et une esthétique soignée comme sa petite sœur la 207 RC.

LA FRISE DES SORTIES

2008



- 107 Restylée
- 207 SW Outdoor
- 308 Break et SW
- 407 Restylée
- 807 Restylée
- Nouveau Partner
- Mini Cargo

2009



- 308 CC
- 308 RC Z
- 3008
- 207 Minispace



Coupé 308



HUBER.07

PEUGEOT 308 Coupé

Le concept 308 RC Z préfigure le coupé 308 comme en son temps Sesame annonça la 1007 ou 20Coeur la 206 CC...

Ci-dessus, voici à quoi pourrait ressembler la version définitive qui sera commercialisée en 2009.

Image retouchée

Un mois après la présentation de cet inattendu concept-car, nombreux sont ceux à se poser des questions concernant l'avenir commercial d'un coupé 2+2. Peugeot lancera-t-il un nouveau véhicule chassant sur les terres des Audi TT et autres Nissan 350 Z ?

Un concept-car n'est jamais une étude de style sans but concret. Il s'agit pour la Marque d'inaugurer de nouvelles orientations stylistiques ou techniques qui seront plus tard présentes sur les véhicules grand public. Par exemple, sur le concept 308 RC Z, certains éléments pourraient être repris sur des futurs modèles de série tel que les feux arrières avec l'insert chromé (déjà présent sur 908 RC), les sièges baquets ou bien le bouclier avant spécifique. Mais qu'en est-il du concept général d'un coupé 2+2 ?

Ce nouveau véhicule pourrait très bien compléter l'offre en se positionnant derrière un Coupé 407 très imposant et onéreux.

De plus, Christian Streiff, Président de PSA Peugeot Citroën a clairement annoncé sa volonté d'enrichir le plan produit avec 6 nouveaux projets véhicules d'ici fin 2010. Des hypothèses officielles soutenues par des bruits internes qui annonçaient déjà ce concept de coupé 2+2 depuis plusieurs semaines déjà...

Néanmoins, il est peu probable que la 308 RC Z soit commercialisée en l'état en 2009. Des éléments tel que le toit à double bossage ne devrait pas être repris sur la version définitive. Malgré tout, la politique de plateforme commune permettra de reprendre de nombreux éléments de modèles existants (trains roulants, planche de bord,...) mais le design extérieur aura certainement évolué d'ici 2 ans...

A RETENIR

Motorisations :

- 1.6 16v THP 185
- 1.6 16v THP 215
- 2.0 HDi 150

Code projet : T75

Plateforme : PF2

Commercialisation :
Second semestre 2009



Du 11 au 23 septembre aura lieu la 62ème édition du salon de Francfort. Cette année tous les projecteurs seront braqués sur le stand Peugeot qui exposera la 308 en première mondiale, ainsi que ses quelques dérivés sous forme de concept car. FP Mag vous en dit un peu plus...





SALON DE FRANCFORT



La vedette de ce **salon de Francfort 2007** sera sans nul doute la **Peugeot 308**. Cela sera le premier bain de foule pour la lionne qui entamera quelque jour avant la fin du salon, le 20 septembre, sa carrière commerciale.

Les autres nouveautés présentes à Francfort seront: la nouvelle pétale de la marguerite 207, la **Peugeot 207 SW** et le premier SUV de la Marque, le **Peugeot 4007**.

Voici les **premières mondiales** en exposition lors de ce salon 2007



308 RCZ



308 SW Prologue



207 SW "Outdoor"



207 SW RC



308 Hybride



308 Bioflex



308



Flux



...Et enfin la **partie sport** accueillera la 908 HDi FAP récemment victorieuse des 1000km du Nurburgring qui illustrera le programme compétition en endurance. Le Spider 207 également présent sur le circuit allemand lors de la dernière épreuve de LMS sera le porte drapeau des formules de promotion tandis que la 207 S2000 qui multiplie les succès en IRC représentera le pôle rallye de la marque.



308 RC Z



Un petit détail : le logo arrière est éclairé sur ce concept car.



Vous avez été nombreux à réagir à la présentation de la **308 RC Z**. Beaucoup sont ceux à espérer que ce concept ne reste pas sans suite tant il suscite l'émotion et semble proche d'une réalité commerciale. Rassurez-vous, ce projet a toute les chances de se concrétiser... en 2009. Jusque là, il faudra se consoler avec de très belles images en attendant la présentation au public lors du **salon de Francfort**.



Un clin d'oeil à la 908 HDi FAP qui partage elle aussi le double bossage du toit de la 308 RC Z.



Lors du salon de Francfort, Peugeot présentera un autre concept préfigurant les futures déclinaisons de la gamme 308. Il s'agit tout simplement d'une 308 SW extrêmement proche de la version qui sera commercialisée au printemps 2008.

Le concept 308 SW Prologue est motorisé par le 2.0 I HDi FAP de 100 kW (≈136 ch) équipé d'un filtre à particules additivé.

Longueur : 4,5 m.
Empattement : 2,708 m.
Hauteur : 1,560 m.

La planche de bord, les sièges et les panneaux de portes sont gainés d'un cuir brun aniline aux reflets nacrés

PEUGEOT 308 SW "PROLOGUE"

Ci-dessous, la future 308 SW.





A l'occasion du salon de Francfort, Peugeot présentera la 207 SW Outdoor qui reste extrêmement proche du concept présenté à Genève en début d'année.

PEUGEOT 207 SW "OUTDOOR"

Ce qui démarque la 207 SW Outdoor d'une 207 SW est cet esprit baroudeur émanant d'une garde au sol surélevée de 16 mm à l'avant et de 21 mm à l'arrière, de jantes aluminium originales chaussées de pneumatiques spécifiques Bridgestone Turanza de taille 205/55R16, d'une ceinture de caisse nouvelle exprimant robustesse et protection, qui se compose d'élargisseurs d'ailes reliés à l'avant comme à l'arrière par une pièce « tuilée » ainsi que latéralement par des bas de caisse monopièce de 1,80 m teintés dans la masse « gris narbonnais ». Des « sabots », évocateurs de l'univers du 4x4, complètent le dispositif de protection à l'avant et à l'arrière.

RC

PEUGEOT 207 SW "RC"

Une version plus musclée du break fait également partie des nouveautés, à savoir la version RC.



Ses principaux signes distinctifs seront : une face avant sport avec grille d'entrée d'air peinte aluminium, des vitres latérales arrière, custodes, lunette arrière surteintées, un grand becquet arrière aérodynamique de haut de lunette, une double canule d'échappement chromée, des jantes aluminium diamantées « Pitlane » chaussées de pneumatiques Bridgestone Potenza 205/45 R17, des coquilles de rétroviseurs extérieurs traitées chrome satiné, un toit panoramique en verre avec rideau d'occultation électrique et une lunette arrière ouvrante séparément du hayon, au moyen de la télécommande.

La 207 SW RC est équipée du moteur 1.6 l THP de 128 kW (175 ch) avec un couple de 240 Nm dès 1 600 tr/mn.



PEUGEOT 308 ▶ Hybride HDi ◀

Le concept 308 Hybride HDi est doté d'un moteur thermique 1.6 / HDi FAP de 80 kW (≈ 110 ch) associé à un moteur électrique de 16 kW (≈ 22 ch), procure une puissance disponible de 96 kW, comparable à celle de la 308 à motorisation thermique 2.0 / HDi FAP de 100 kW (≈ 136 ch). Ce moteur obtient **38 % de gain de consommation en cycle mixte**. La consommation en cycle mixte est de 3,4 l/100 km et 90g/km de CO₂, soit un gain de 38 % par rapport à la 308 HDi équivalente.

PEUGEOT 308

BioFlex



La 308 BioFlex fera son apparition dans le courant de l'année 2008, avec une motorisation 2.0 essence. En s'appuyant sur son expérience brésilienne, Peugeot commercialisera à partir de septembre 2007, en Suède, aux Pays-bas et en France, des véhicules pouvant utiliser du superéthanol, qui porteront l'appellation BioFlex.

Pour la France, les premiers modèles proposés sont des **307 SW** et **Break 1.6 / BioFlex 110**.



PEUGEOT 308 3 & 5 portes

Présentation du concept Flux par Peugeot :

Avec Flux, le plaisir se conçoit cheveux au vent et assis au plus près du bitume ! Le dessin et le modelé de Flux suggèrent sa légèreté, impression confirmée par l'utilisation de matériaux tels que le polycarbonate ou l'aluminium. Par sa longueur de 3,5 m, Flux affiche des proportions et des dimensions idéales, autant de dispositions favorables à une grande efficacité. De plus, grâce à sa motorisation à hydrogène, Flux dispose d'un rapport poids-puissance particulièrement propice à un comportement exemplaire. Par ailleurs, avec sa pile à combustible, ce concept intègre une motorisation qui n'émet que de la vapeur d'eau, s'inscrivant parfaitement en ligne avec l'enjeu environnemental majeur lié à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ! Flux est bien l'automobile des valeurs extrêmes : zéro bruit, zéro émission et 100 % plaisir ! Enfin, Flux reprend certains des codes stylistiques de Peugeot, tels que l'entrée d'air unique ou les optiques qui s'étirent sur les ailes. Son style, à la fois dynamique et élégant, dégage une forte personnalité.

POUR CONCLURE

La marque au lion va s'insérer au milieu de ce salon automobile allemand en nous offrant un stand assez riche en nouveautés. La nouvelle 308 et ses dérivés seront le cœur de cet événement. Le côté écologique fera également une bonne impression puisqu'aujourd'hui il est important de penser à de nouvelles formes de motorisations pour un futur proche.

A suivre...

L'équipe de Forum Peugeot sera sur place, en septembre, pour vous faire un reportage photo et vidéo du stand Peugeot.

Et aussi...PEUGEOT FLUX





2000
km

ESSAI - Peugeot 207 Griffes 1.6 16v THP 150

En ce début mai, la nouvelle 207 THP 150ch avale l'asphalte en dévoilant ses talents tant sur autoroute que sur les petites routes de montagne.

Dans sa robe bleue Neysha, la **Peugeot 207** ne laisse pas la foule indifférente. A peine plus discrète que la version plus musclée de 175ch baptisée RC, la **THP 150** ne manque pas d'atouts : sortie d'échappement chromée parfaitement intégrée, belles jantes 17 pouces à bâtons croisés, grille d'entrée d'air aluminium, antibrouillards cerclés de chrome. A bord, l'ambiance est tout aussi sportive avec un pédalier et un pommeau de levier de vitesse aluminium, des fonds de compteurs à fond blanc et un décor de console façon carbone du plus bel effet.

On s'installe très facilement au poste de pilotage tout particulièrement dans cette version trois portes. La position de conduite s'adapte à tous les profils grâce notamment à un volant réglable en hauteur et en profondeur. Néanmoins, pour les grands gabarits, la position de conduite pourra sembler un peu haute, même avec l'assise de siège réglée au plus bas. Les sièges offrent un excellent maintien latéral même lors de successions de virages enchaînés à vive allure.

Sous le capot, on retrouve le tout récent 1.6 litres turbocompressé, issu de la **collaboration entre PSA et BMW**. Ce dernier affiche une puissance de 150ch atteinte au régime maximal de 5800 tr/min. Mais ce qui caractérise cette mécanique, c'est son couple pharamineux de **240 Nm disponible dès 1400 tr/min**.

Les reprises s'en ressentent avec le 80 à 120 km/h abattu sur le cinquième rapport en 8,2 secondes de quoi laisser sur place bon nombre de berline puissante. La 207 fait même mieux que son aîné la 206 S16 avec des accélérations vigoureuses permettant d'accomplir le 0 à 100 km/h en 8,1 secondes.

Malgré la présence d'un turbo de type « twin scroll » censé gommer tout temps de réponse, les habitués des mécaniques atmosphériques pourront ressentir un léger temps de latence entre la pression sur la pédale et l'accélération effective. Néanmoins, cela ne s'avère pas trop gênant. De la même manière, les 240 Nm annoncés dès 1400 tr/min semblent plutôt se manifester à partir de 2000 tr/min. De plus, la nervosité à très bas régime se montre inférieure à certaines motorisations essences d'ancienne génération. Il est aussi regrettable que cette nouvelle motorisation soit accouplée à une **boîte de vitesse** si accrocheuse. Ce n'est pas une surprise puisque la BE4 est déjà connu pour ce défaut sur le reste de la gamme. Le passage des deux premiers rapports est souvent récalcitrant, en particulier, si l'on brusque un peu la commande de boîte. Ceci est bien dommage car les rapports sont bien étagés et l'on prendrait plus de plaisir avec une commande de boîte moins capricieuse.

Côté **consommation**, pari réussi pour PSA et BMW. La politique de downsizing porte ses fruits. Compte tenu de sa puissance élevée, la 207 se montre assez sobre. ■ ■ ■



C'est sur route et autoroute que l'on atteint les valeurs les plus basses. Comptez 7,3 litres/100 sur autoroute avec peu de dénivelé avec 2 personnes et jusqu'à 7,8 L/100 sur autoroute au relief montagneux avec 3 personnes et le coffre plein. En ville, le moteur affiche des valeurs dans la moyenne de ce qui se fait chez la concurrence : rien de dramatique.

Sur autoroute, la 207 se montre assez silencieuse. Le moteur, très discret, laisse percevoir au conducteur et aux passagers quelques bruits d'air et de roulement assez bien maîtrisés. Sur route, on aurait aimé entendre une sonorité plus flatteuse. Seul l'échappement paraît un peu plus volubile mais cela reste assez timide surtout vitres fermées. Sur route, dès que le tracé devient sinueux, la 207 dévoile tout son potentiel. C'est dans ces conditions que l'on peut apprécier le travail des ingénieurs réalisé sur le châssis. Tel un train sur ses rails, la lionne enchaîne les virages et épingles avec une facilité déconcertante. Les vitesses de passage en courbe impressionnent à tel point que l'on pourrait s'imaginer à bord d'une authentique sportive. Sur les petites routes du Cantal, il est impossible de prendre à défaut le comportement. Même le train arrière traditionnellement volage chez Peugeot reste rivé au sol tout en aidant à enrouler les virages. Chaussée de Pirelli P Zero, la 207 repousse les limites de l'adhérence encore plus loin que sa devancière la 206 S16.

La direction à assistance électrique pouvait laisser présager le pire. Très assisté à basse vitesse, l'usage du volant paraît un peu surprenant au début. Puis, après avoir pris une certaine habitude, l'utilisation se révèle agréable. A allure plus soutenue, la direction se raffermie. On apprécie alors la précision chirurgicale du train avant. En l'absence de zone morte en point milieu, on arrive sans mal à placer la 207 au millimètre dans les virages serrés. En cas d'excès d'optimisme, les aides à la conduite tel que l'ESP ou l'ABS se montrent discrètes. L'antiblocage est typé sport avec en situation de freinage d'urgence de brefs blocages de roue qui ne

compromettent à aucun moment la stabilité du véhicule. Dommage que le freinage se montre un peu juste. En cas de forte sollicitation, par exemple en conduite rapide sur les petites routes de la Côte.

Vermeille, on aurait aimé avoir un meilleur mordant au niveau des freins. Rappelons que les étriers et les disques avants sont identiques à ceux d'une version HDi 110. Au chapitre du confort, certains trouveront les suspensions assez sèches à basse vitesse. La ville n'étant pas le terrain de jeu de cette 207 cela n'est pas grave en soit. De plus, cette version THP 150 étant destinée avant tout à une clientèle jeune, cela ne devrait pas être un obstacle. Les suspensions fermes participent au plaisir de conduite et permettent au conducteur de mieux ressentir la route sans devenir réellement inconfortable.

Les **équipements** de cette finition Griffes sont pléthoriques : phares directionnels, jantes 17 pouces, toit panoramique en verre, sellerie mi-cuir, climatisation bizona, autoradio MP3, aide au stationnement, détecteur de sous gonflage,... Le modèle essayé disposait en option de l'alarme et du système audio JBL composé d'un ampli, d'haut-parleurs de meilleure qualité et d'un caisson de basse. Ainsi équipé, la 207 devient un véritable auditorium. Le son perçu est de qualité et aucune vibration parasite des portes ne viendra troubler son concert favori.

Le label S16 est mort vive le THP ! Cette 207 s'impose comme une réelle réussite. Le moteur allie performance et économie et la tenue de route fixe une nouvelle référence dans le segment.



⊕ LES PLUS

- Tenue de route
- Moteur sobre et performant
- Équipement complet
- Finition

- Commande de boîte de vitesse accrocheuse
- Sonorité trop discrète

⊖ LES MOINS



Le thème du mois : la nouvelle Peugeot 308

« Je pense que Peugeot a réussi avec la 308 à créer un véritable véhicule passion. La conception de ce véhicule met en exergue les formes sculpturales et sportives qui sont la signature de Peugeot. On aime ou on aime pas, mais on ne peut pas dire que c'est un véhicule qui n'inspire pas de réaction. J'attendais beaucoup de l'intérieur. En effet certes le design extérieur se doit d'être valorisant, mais j'avais peur que Peugeot en oublie l'aspect intérieur. Or il semble au vu des photos et des commentaires qu'il n'en est rien. Le travail sur les textures et les coloris intérieurs semble avoir atteint son paroxysme.

Tout cela fait que je suis un grand fan de cette 308 : extérieur réussit et intérieur plein de saveur et respirant la qualité. Quant aux moteurs et au châssis, nous savons tous que Peugeot n'est pas à la traîne par rapport à ses concurrents donc j'ai toute confiance.

Reste à ce que Peugeot soit raisonnable en terme de tarifs et ils auront gagné un grand pari.»

Zepple



« Je trouve la 308 très belle, mis à part le pare-choc avant que je n'aime pas (je préférerais l'ancien). La version 3 portes est superbe. Je la préfère à la 5 portes, de toute façon j'ai toujours été attiré par les coupés et les 3portes. Si je dois en acheter une, cela sera sûrement dans 2 ans, quand j'aurais mon permis. La 308cc a l'air d'être belle elle aussi, mais presque aucunes photos officielles donc difficile de dire quelque chose la dessus. Passons à la 308SW : je la trouve moins bien que les 2autres car elle est longue (je n'ai jamais aimé les SW). Quand à la 308 RC Z, elle est superbe. Son design me fait penser à l'Audi TT mais l'intérieur (tableau de bord, etc...) m'a conquis comparé à la forme extérieure; sauf l'avant de la voiture que je trouve particulièrement magnifique, comparée à la 308 3/5 portes. »

Gylvo



« La 308 me plaît beaucoup : Elle a une belle ligne... Elle aura un vrai succès !! Je suis juste déçu pour les équipements de la Féline !! Bref, j'ai un jour envisagé de l'acheter, mais je préfère attendre : Quand nous avons vu une photo de la CC, j'ai eu un coup de foudre... J'attends plus de photos !! Pour la SW, je n'ai pas été étonné : Peugeot me déçoit pour ses breaks : Le 407 SW est quand même réussi !!

Pour la RC Z, j'ai tout de suite craqué : Surtout pour l'intérieur... Espérons que Peugeot la commercialise bientôt. »

Vad5510



Le sondage du mois : Comment trouvez vous le design de la planche de bord de la nouvelle Peugeot 308 ?

TOTAL : **101** Votes (13 votes blanc)

MAGNIFIQUE



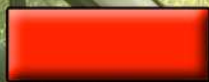
30.7%

TRES REUSSI



51.1%

CORRECT



15.9%

PERFECTIBLE



0.0%

PAS TERRIBLE



2.3%



% de réponses des membres



LES CREATIONS DES LECTEURS



Almeti Peugeot Bachetta

APDesign Peugeot Blackcat



Drient9 Peugeot 308 RC Z

MUSEE DE L'AVENTURE PEUGEOT A SOCHAUX

Si vous êtes un fan de la marque au lion, cet endroit est fait pour vous ! Vous pourrez retracer toute l'histoire de la marque dans les allées de ce musée de l'Aventure Peugeot.

David nous en dit un peu plus...

Dès l'entrée sur le parking, on sent qu'on pénètre via le portail dans le berceau de la maison Peugeot. Plus qu'une aventure, c'est près de 2 siècles d'histoire qui vous contemplent lorsque vous pénétrez dans le musée. Si l'on ne connaît pas vraiment l'histoire Peugeot, on pourra être surpris au premier abord de trouver des outils que seul peut être vos grands parents ont pu posséder.

En effet, on associe naturellement le nom de Peugeot à l'automobile de nos jours, parfois aussi un peu au vélo, scooters ou même outillage mécanique, les plus curieux retournant leur poivrier auront souvent vu le logo maison également, mais il faut vraiment venir ici pour s'apercevoir que Peugeot aura aussi fabriqué dans son histoire des machines à coudre, des postes radios, des lames de scies ou autres fusils de chasse.

Dès le long couloir en entrant, on peut découvrir une formidable collection de miniatures de la marque. Passée cette découverte des divers métiers et outils développés par Peugeot, on entre de suite dans le vif du sujet avec les toutes premières automobiles sorties des ateliers. Le musée est organisé en "petits quartiers", chacun correspondant à une période.

■ ■ ■



Chaque allée porte un nom de rue en hommage à une personne qui a marqué l'histoire de cette entreprise.

On y trouve de formidables pièces de collection superbement entretenues (la plupart sont immatriculées et probablement toutes dans la région). Des modèles spéciaux sont aussi présents tel un véhicule de pompiers dans un rouge toujours étincelant. Au fil de la ballade, on avance dans le 20ème siècle, celui de l'essor automobile. Au départ, les véhicules portent comme patronyme « Type X » en partant du numéro 2 (fabriquée à 4 exemplaires en 1890) jusqu'à la Type 190 en 1929 produite à 33677 exemplaires. (certains numéros n'ont toutefois jamais existé). Pour chaque modèle exposé, le musée y indique sa production totale. Mais la plupart des modèles ne seront fabriqués qu'en peu voire très peu d'exemplaires,

souvent à peine quelques dizaines d'exemplaires. A partir de 1929, avec l'arrivée de la type 201, c'est le début de la spécificité Peugeot encore en cours à ce jour, le fameux 0 central. C'est le début de la grande série et surtout de carrières commerciales bien plus longues. Auparavant, les modèles n'existaient que 2 à 3 ans. La 201 en fera 7. Certes, certains modèles sont vite remplacés ou abandonnés (601 et 401).

Dans la première partie des années 30 donc et malgré la grave crise économique, se développe la gamme 01 dans l'ordre suivant 201 (1929), 301, (1931) la fameuse 601 équipée d'un six cylindres (mai 1934). Surtout la même année sort la 301 modèle Eclipse, la première CC en quelque sorte. Elle orne évidemment les allées de l'Aventure. Puisqu'on est dans une année faste pour Peugeot, la 401 sort

en octobre au salon de Paris. Des 1935, c'est la gamme 02 qui prend le relais avec les premiers modèles à carrosserie aérodynamique. Cette gamme 02 vivra longtemps pour cause de deuxième guerre mondiale, guerre qui endommagera beaucoup l'usine de Sochaux.

Fin des années 40, lancement de la gamme 03 qui se limitera aux série 2 (1948) et 4 (1955). Ces modèles étaient encore équipés d'un lion proéminent sur le capot. Il sera supprimé en 1959 car jugé trop dangereux pour les piétons et les cyclistes. Ce n'était pas encore Euro NCAP que Peugeot prêtait déjà attention aux détails sécuritaires.

Nous avons déjà fait le tour de 70 ans d'automobiles, avec une très belle représentation des modèles concernés, lorsque nous attaquons, on va ■ ■ ■



601 Roadster, 1934



607 Féline, 2000



402 Coupé (Eclipse), 1937



« La visite ne saurait être complète sans un tour à la boutique où vous trouverez toutes sortes d'articles portant la marque. »

dire, l'ère moderne de la marque avec l'avènement de la série 04 en 1960 (404). C'est le carrossier italien (on ne parle pas encore de designer à cette époque) Pininfarina, qui donnera une des plus longues collaborations, qui en est le père. Vous pourrez donc voir ou revoir les voitures de vos parents ou grands parents pour les plus jeunes d'entre nous via les 404, 204 (le coupé est en expo), 304, 504, dont le modèle est décliné en une étonnante version Papamobile ici présente, tout comme la version berline, coupé et le break en version "Gendarmerie", puis 104 et 604. Ce sera la première génération aussi développée allant de la série 1 à 6. (la

série 5 fera moins bien avec seulement 4 modèles + 309) A partir de la 6, le redéploiement reprend de plus belle, la 7 constituant le record à ce jour avec 7 modèles commercialisés.

Il est aussi assez amusant de constater que le musée a choisi de mettre une exposition de vélos (la marque en a fabriqué des millions) pour faire la transition entre la gamme 03 et la gamme 04, comme pour mieux différencier les 2 époques. Évidemment, on est moins impressionnés par ces modèles qu'on a pu croisé de manière régulière pour les plus "anciens" d'entre nous mais qui font toujours plaisir à

revoir. Telle la 604 exposée en 2 versions, en classique et en limousine spécialement aménagée pour Philippe Bouvard (c'était sa voiture bureau dont il a fait don au musée). Celle ci fait d'ailleurs l'objet d'un support vidéo avec une interview de l'animateur des grosses têtes tournant en boucle. Vous pourrez également voir en détail le moteur 2.3 Turbo diesel, présenté comme première mondiale sur un véhicule de tourisme en 1979 sur la 604.

Pour finir l'exposition, vous aurez le quartier sportif de la gamme assez impressionnant avec des modèles d'anthologie, telles les 205 et 405 turbos 16 de rallyes, ou encore les 3 formule 1 (Jordan, Mc Laren et Prost) mais aussi l'éphémère mais phénoménale 905 qui remporta les 24 heures du Mans. Bien sur la 206 WRC est là également. Une vidéo résumant le parcours sportif de la marque sur un grand écran est également présente.

Enfin, pour finir en beauté, vous avez le quartier des modèles uniques, celui des concept cars dérivés de modèles de la gamme, des modèles originaux comme la 406 de Taxi 3, celle équipée de chenilles pour la descente de Val D'Isère. On y trouve donc la 307 Cameléo, la 407 Elixir ou la 607 Féline entre autres. Mis en exergue, la 607 Paladine désormais connue de millions de français ■ ■ ■





Le programme idéal

08h30 La visite de l'usine (possible les lundis uniquement sur réservation) Gratuit.
11h30 Visite de l'Aventure Peugeot.
13h00 Déjeuner à la brasserie. (compter 20 euros un repas complet avec 1 boisson)

depuis l'intronisation du président Nicolas Sarkozy côtoie le concept car 4002. A noter que l'expo des concept cars évolue régulièrement.

Enfin 2 simulateurs sont mis à la disposition des petits comme des grands (1 jeton est remis par personne) pour se croire "comme dans un rallye".

Si le musée possède 450 véhicules, seule une centaine sont exposés. Environ 100000 personnes visitent le musée annuellement et fêtera ses 20 ans l'an prochain. Il est ouvert 7 jours sur 7 de 10 heures à 18 heures sauf Noël et jour de l'an.

La visite ne saurait être complète sans un tour à la boutique où vous trouverez toutes sortes d'articles portant la marque. Bien évidemment, toutes

les miniatures à différentes échelles sont présentes, de la moins chère la mini Norev à 2.50 aux plus chères aux prix presque invouables. Les poivriers et salières, manuels ou électriques sont aussi disponibles ainsi qu'une gamme textile et toute une panoplie d'objets divers allant du simple porte clé à la peluche en passant par des jouets, sans oublier les livres assez nombreux sur la marque, dont 1 petit livre très bien fini (papier glacé) pas très cher (6 euros) tout en étant complet sur l'histoire de la marque accompagné de photos ainsi que le dernier né sur l'histoire ultra complète de l'usine de Sochaux (45 euros de mémoire). Une petite remarque toutefois, le prix moyen des articles est relativement élevé mais il y a régulièrement des promos **et il reste**

toutefois possible de repartir avec un petit souvenir (un porte clé à l'effigie de sa voiture par exemple) pour quelques euros.

Enfin, nous ne saurions que vous conseiller la brasserie qui vous permet de déjeuner au beau "milieu" du musée. Non seulement c'est bon mais les prix pratiqués y sont très corrects, ce qui ne gâche rien. Et le personnel y est fort aimable et serviable si tant est qu'on ne cherche pas à lui chaparder les menus qui sont à l'effigie de la marque. (actuellement une "pub" 205 GTI). Sachez également que le musée possède des salles permettant d'organiser tout ce que vous voulez, d'une simple réception jusqu'au mariage.

Bonne visite.

RENSEIGNEMENTS :

Le musée est ouvert 7 jours sur 7 de 10 heures à 18 heures.

Tarifs

7€ par adulte
 3,5€ de 10 à 18 ans
Gratuit de 0 à 10 ans
 3,5€ pour les demandeurs d'emploi*
 3,5€ pour les étudiants*
 3,5€ pour les adultes handicapés
 2€ pour les enfants handicapés

* (sur présentation d'un justificatif)

Adresse

Carrefour de l'Europe
 25600 Sochaux
 Tél. : 03 81 99 42 03
 Fax : 03 81 99 42 06

Le site du musée :

www.musee-peugeot.com/

La boutique du musée :

www.boutiquemusee.peugeot.com



1000 km de Spa-Francorchamps 17 - 19 août 2007

Pour cette 4e manche des Le Mans Series, Peugeot se présente en grand favori. En effet, depuis l'apparition de la 908 HDi-FAP en compétition au printemps, l'équipe française réalise des exploits avec 3 victoires en autant de courses en LMS et une magnifique 2e place aux dernières 24 Heures du Mans. Inutile de dire que les Lions arrivent en Belgique avec l'objectif de remporter la course, et si possible, de réaliser un doublé, comme c'était le cas lors de la dernière épreuve, au Nürburgring.

Les essais : les Peugeot 908 surclassent leurs adversaires

Et le Team Peugeot-Total tient son rang de favoris tout au long des trois séances d'essais libres, puisque les deux 908 se classent à chaque fois aux deux premiers rangs. Et les bonnes dispositions des lionnes se confirment lors des essais qualificatifs puisqu'elles décrochent une première ligne 100% Peugeot !!! Et c'est finalement Nicolas Minassian qui signe la pole en 2:00.105. La barre des 2 minutes n'est pas franchie, mais il s'en est fallu de peu ! Deuxième, Stéphane Sarrazin échoue à 0.45s, mais réalise néanmoins un très bon temps. Le meilleur des autres n'est autre que la Lola-Judd du Charouz Racing, comme depuis le début de la saison... Pescarolo est 5e et 9e, Courage rate un peu ses qualifs puisque la meilleure n'est que 6e...

Temps des essais qualificatifs :

1- n°7 Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) 2:00.105 (LMP1)	2:04.806 (LMP1)
2- n°8 Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) 2:00.557 (LMP1)	6- n°12 Courage Competition (Courage-AER) 2:04.836 (LMP1)
3- n°15 Charouz Racing (Lola-Judd) 2:04.220 (LMP1)	7- n°9 Creation Autosportif (Creation-Judd) 2:04.902 (LMP1)
4- n°10 Arena Motorsport (Zytek 07S) 2:04.264 (LMP1)	8- n°13 Courage Competition (Courage-AER) 2:05.476 (LMP1)
5- n°16 Pescarolo Sport (Pescarolo-Judd) 2:06.660 (LMP2)	9- n°17 Pescarolo Sport (Pescarolo-Judd) 2:05.538 (LMP1)
	10- n°25 RML (Lola-AER) 2:06.660 (LMP2)

**La..course...Nouvelle..victoire..pour..la..908..n°7..qui..s'envole..vers..le..titre..!**

Une fois n'est pas coutume dans les Ardennes belges, le temps reste clémente pour ce dimanche de course, et les deux Peugeot 908 HDi-FAP s'élance pour une course de 1000 km sous un beau soleil. Derrière elles, ça se passe beaucoup moins bien puisque Jonathan Cochet rate son freinage à l'épingle de la Source, et harponne la Lola-Judd du Charouz Racing. Ce sont deux redoutables adversaires des Peugeot qui sont au tapis dès le premier virage. En 3e position, on retrouve la Pescarolo n°16 d'Emmanuel Collard qui n'arrive pas à suivre le rythme des deux prototypes du Lion. A raison de 4 à 5 secondes au tour, les deux 908 s'échappent et Pedro Lamy revient peu à peu sur Marc Gené pour la première place. L'écart fluctue entre les deux hommes en fonction des retardataires rattrapés, mais le pilote portugais parvient à prendre le meilleur et se porte en tête de la course. C'est alors que surviennent les premiers ravitaillements, mais la hiérarchie est conservée en l'état, jusqu'à ce que Marc Gené rentre à son stand pour un arrêt non programmé. La 908 n°7 est alors rentrée dans son box pour un problème de roulement de roue arrière droite. Ce n'est pas la première fois que ce problème survient sur cette voiture, et l'intervention nécessite une dizaine de minutes. Marc Gené revient en piste mais pas pour longtemps. Il reprend à nouveau la pit-lane mais cette fois, pour abandonner...

La 908 n°8 caracole alors en tête, loin devant les deux Pescarolo officielles. Stéphane Sarrazin relaye Pedro Lamy et l'équipage poursuit son cavalier seul, dominant la course de la tête et des épaules, et c'est un nouveau succès pour Peugeot Sport au bout des 1000 km de course. L'équipage n°8 s'impose pour la 3e fois en 4 courses et se rapproche tout près du titre LMS !!! Avec Paulo Catone, Pedro Lamy et Stéphane Sarrazin laissent exploser leur joie sur le podium, tandis que Nicolas Minassian et Marc Gené attendent des jours meilleurs, et une fiabilité retrouvée afin de disputer la 2e place du championnat à la Pescarolo n°16...

Léo

Classement général (fin de la course) :

1- n°8 Team Peugeot Total (Peugeot 908 HDi FAP) 143 tours (LMP1)	7- n°27 Horag Racing (Lola-Judd) +7t (LMP2)
2- n°16 Pescarolo Sport (Pescarolo-Judd) +2t (LMP1)	8- n°50 AMR Larbre (Aston Martin DBR9) +7t (LMGT1)
3- n°25 RML (Lola-AER) +3t (LMP2)	9- n°72 Luc Alphand Aventures (Corvette C6.R) +9t (LMGT1)
4- n°17 Pescarolo Sport (Pescarolo-Judd) +5t (LMP1)	10- n°59 Team Modena (Aston Martin DBR9) +9t (LMGT1)
5- n°40 Quifel ASM Team (Lola-AER) +6t (LMP2)	
6- n°55 Team Oreca (Saleen S7-R) +6t (LMGT1)	



Classement des équipes LMP1 (après Spa-Francorchamps) :

- 1- Team Peugeot Total n°8 : 36 points
- 2- Pescarolo Sport n°16 : 26
- 3- Team Peugeot Total n°7 : 18
- 4- Charouz Racing n°15 : 15
- 5- Pescarolo Sport n°17 : 14
- 6- Rollcentre Racing n°18 : 13
- 7- Creation Autosportif n°9 : 7
- 8- Swiss Spirit n°5 : 6
- =- Chamberlain Motorsport n°19 : 6
- 10- Courage Compétition n°13 : 5
- etc...

Classement des pilotes LMP1 (après Spa-Francorchamps) :

- 1- Pedro Lamy (Peugeot) : 36 points
- =- Stéphane Sarrazin (Peugeot) : 36
- 3- Jean-Christophe Boullion (Pescarolo) : 26
- 4- Emmanuel Collard (Pescarolo) : 22
- 5- Marc Gené (Peugeot) : 18
- =- Nicolas Minassian (Peugeot) : 18
- 7- Jan Charouz (Charouz) : 15
- =- Stephan Mücke (Charouz) : 15
- 9- Harold Primat (Pescarolo) : 14
- =- Christophe Tinseau (Pescarolo) : 14
- etc...

**La course en direct de Spa (par Driver) :**

Dimanche matin 8H00 - Les concurrents entre en piste pour le warm-up. Le retour aux stands en fin de séance sera l'occasion pour effectuer une simulation de ravitaillement sur les deux 908.

10H15 - Les organisateurs ont eu la bonne idée de rassembler les pilotes pour une session d'autographes. C'est l'occasion d'approcher et de dialoguer quelques instants avec ceux que l'on voit bien plus souvent casqué au volant de leur voiture.

11H00 - Pit Walk, Une heure et demie avant le départ certain procède aux derniers réglages. Les deux 908 sont sagement alignées dans leurs stands.

Départ - Envole sans problèmes des 908, une impression de facilité se dégage immédiatement, elles distancent rapidement leurs adversaires. Après 3 tours les premiers attardés sont déjà sous leurs nez. 1H30 après le départ, chicane de l'arrêt de bus (Elle n'en a plus que le nom, car maintenant le dessin est plus classique). Alors que tout semble aller pour le mieux, la 908 n°7 se présente, des flammes sont visibles au niveau intérieur de la roue arrière droite, elle prend immédiatement la pit-lane ! On apprendra bientôt les raisons de ce problème qui l'empêcheront d'aller beaucoup plus loin.

Les deux premiers tiers de la course seront plutôt calmes, ponctués parfois par quelques gouttes de pluie, mais rien de significatif. Tout va s'accélérer dans le dernier tiers, tout d'abord une première neutralisation pour cause de débris sur la piste (qui pour l'anecdote intervient juste après que le speaker annonce que pour l'instant il n'y avait pas eu de safety car). Peu de temps après la relance de la course, nouvelle neutralisation suite au contact entre la Pescarolo Kruse et la Panoz Chad, l'incident ayant eu lieu à quelques mètres de nous, nous constaterons les dégâts contraignant la Pescarolo à l'abandon.

Pendant ce temps la Peugeot 908 n°8 poursuivait tranquillement sa progression. Deux autres neutralisations interviendront suite aux sorties de piste de la Porsche IMSA puis de la Spiker n°85. Même la pluie essaiera de s'inviter à cette fin de course, mais finalement après avoir mouillée la piste elle s'arrêtera. Certains adversaires de la Peugeot passeront les pneus pluie, mais le bon choix était bien de rester en slick.

La 908 n°8 finira par ralentir un peu le rythme, et laissera passer les plus pressés. En cette fin d'après-midi, c'est finalement le soleil qui saluera la victoire de la Peugeot. Elle aura parcouru les 1000 Km en 5H47, soit un tout petit moins de 6H00, durée maximum d'une course.

Prochaine épreuve : 1000 km de Silverstone, 14-16 septembre 2007



Barum Rally Doublé pour Peugeot qui prend les rênes du championnat !!!

Du 24 au 26 août derniers se déroulait la sixième manche du championnat IRC (Intercontinental Rally Challenge) en République Tchèque. Six Peugeot 207 Super 2000 était au départ : Nicolas Vouilloz et Enrique Garcia-Ojeda (Peugeot-Espagne), Bernd Casier (Peugeot-Belgique), Janos Toth (Peugeot-Hongrie), Jimmy Joge (Peugeot-Suède) et Marco Caviglioli. Tout ce beau monde était opposé aux nombreux pilotes Fiat-Abarth et Mitsubishi et la lutte pour la victoire était intense durant les 3 jours de course.

Dès le départ, le français Nicolas Vouilloz prend la tête, mais rapidement son équipier Enrique Garcia-Ojeda se montre plus rapide ainsi que le belge Freddy Loix sur Fiat Punto S2000. Une crevaison lors de la dernière spéciale de la première étape retarde le pilote espagnol, et on pense donc que les positions sont figées lors de la dernière étape. Pourtant, la longue spéciale du dernier jour sera fatale aux pilotes Fiat dont le leader Freddy Loix qui arrache une roue et est donc contraint à l'abandon.

Au final, c'est le plus régulier qui s'impose : Nicolas Vouilloz est le seul pilote à remporter deux épreuves du championnat IRC 2007. Comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, Enrique Garcia-Ojeda termine deuxième et offre à Peugeot un magnifique doublé permettant à la marque de se porter en tête du championnat.

Léo

Résultat du Barum Rally :

- 1- Vouilloz Nicolas / Klinger Nicolas (Peugeot 207 S2000) 02:28:10.8
- 2- García Ojeda Enrique / Barrabes Costa Jordi (Peugeot 207 S2000) 02:28:27.1 +00:00:16.3
- 3- Pech Václav / Uhel Petr (Mitsubishi Lancer EVO IX) 02:30:07.1 +00:01:56.3
- 4- Kresta Roman / Gross Petr (Mitsubishi Lancer EVO IX) 02:30:39.6 +00:02:28.8
- 5- Casier Bernd / Miclotte Frédéric (Peugeot 207 S2000) 02:32:21.6 +00:04:10.8
- 6- Arazim Václav / Gál Julius (Mitsubishi Lancer EVO IX) 02:32:27.7 +00:04:16.9
- 7- Navarra Andrea / D'Esposito Dario (Fiat Grande Punto S2000) 02:32:58.5 +00:04:47.7
- 8- Travaglia Renato / Granai Lorenzo (Fiat Grande Punto S2000) 02:33:54.8 +00:05:44.0
- 9- Grzyb Grzegorz / Hundla Robert (Suzuki Swift S1600) 02:34:43.7 +00:06:32.9
- 10- Jean-Joseph Simon / Boyere Jack (Citroën C2 S1600) 02:35:20.9 +00:07:10.1

Classement du championnat constructeurs :

- 1- Peugeot 80 pts
- 2- Fiat-Abarth 66
- 3- Mitsubishi 44
- 4- Citroën 4
- 5- Honda 0
- 6- Volkswagen 0

Classement du championnat pilotes :

- 1- E. Garcia-Ojeda (Peugeot) 36 pts
- 2- A. Navarra (Fiat) 31
- 3- N. Vouilloz (Peugeot) 26
- 4- A. Allen (Fiat) 15
- 5- B. Casier (Peugeot) 13

Prochaine épreuve : Rallye de Sanremo (Italie), 28-30 septembre.

Actualité Peugeot Sport

- Gilles Panizzi, qui compte 7 victoires en WRC, prendra le départ du prochain Rallye Sanremo (IRC) au volant d'une Peugeot 207 S2000 engagée par Peugeot-Italie.
- Julien Pressac disputera les prochains rallyes asphalte de l'IRC au volant de la 207 S2000 du team BSA.
- Lors de la dernière manche des LMS à Interlagos, l'équipe Peugeot-Total trouvera une opposition officielle car la marque de luxe de Honda, Acura, engagée en ALMS fera le déplacement.



ZOOM

**SUR
LA MISSION
PERLA
NERA**



À l'instar du Grand C4 Picasso l'an dernier, PSA réitère cette année avec la nouvelle Peugeot 308 une mission de roulage de grande envergure dénommée "Mission Perla Nera".

Cette mission consiste à faire rouler plusieurs centaines de berline 308 dans des conditions d'une voiture de tous les jours et ce par des employés PSA ayant participé à la conception du véhicule T7 (308). Cette mission à aussi pour but de faire découvrir la dernière née de la marque au public sous une forme un peu différente qu'à l'accoutumé, car ici c'est le passant qui vient à la voiture afin de la découvrir. "Perla nera" du nom de la nouvelle teinte noire de la 308 à donc en plus d'une vocation de "test", une vocation de découverte grande nature !





PEUGEOT 201

C'est en 1929 que la Peugeot 201 voit le jour, présentée au salon de Paris de cette même année. Dérivée de la Peugeot Type 190 S Coach commercialisée de 1928 à 1931 avec un moteur 4 cylindre de 695 cm³, vitesse maxi 60 km/h et équipée d'un châssis en bois. Il s'agit alors pour la marque, de lancer sa première voiture qui utilise la nomenclature à 0 central, système qui est encore employé aujourd'hui. Peugeot fait alors un dépôt de marques à trois chiffres avec ce zéro central. A l'origine, ce 0 entourait la découpe dans la tôle pour accéder à l'enclencheur de la manivelle pour faire démarrer le véhicule.

Cette berline sera rapidement proposée dans un grand choix de carrosseries. Initialement, elle a été motorisée par un moteur de 1 122 cm³ développant 23 ch à 3 500 tr/min (vitesse maximale : 80 km/h), puis par un moteur de 1 307 cm³, et enfin par un 1 465 cm³ de 35 ch.



1933

Si toutefois l'envie de conduire une 201 vous revient souvent, vous pourrez toujours en louer une pour un peu plus de 400€/jours sur le site web www.classic-rent.fr !



La 201 est dérivée de la 190 S Coach, ici celle de Jean Philippe (membre 190S49) de 1930.



1930



1931

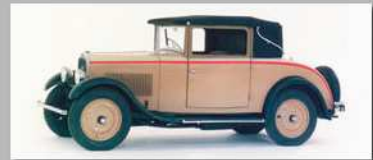
LA PEUGEOT 201 EN CHIFFRES

- Dates de commercialisation : **de 1929 à 1936**
- Production cumulée : **142 309**
- Production cumulée par silhouette
- Berline 2 portes : **15 690**
- Berline 4 portes : **81 267**
- Cabriolet : **2 742**
- Camionnette : **756**
- Châssis nu et carrosseries diverses : **2 766**
- Coach commercial 2 portes : **11 627**
- Coupé : **8 672**
- Fourgon : **16943**
- Limousine commerciale : **823**
- Roadster : **626**
- Torpédo : **397**

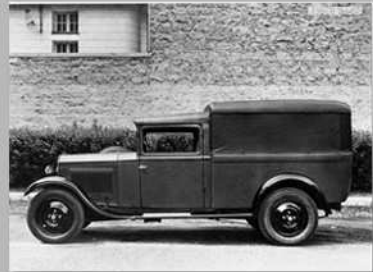
La fabrication s'est déroulée à Sochaux entre juillet 1929 et septembre 1937.

EVOLUTION ANNEE PAR ANNEE

- 1931 201 T** : modèle utilitaire. Pont plus court et roues AR 14x45
- 1931 201 C** : ou 201 confort, elle inaugure les roues avant indépendantes. Empattement et carrosserie agrandie.
- 1931 201 X** : modèle de compétition équipé d'un moteur de 994 cm³ (60x88) à arbre à came en tête développé par Bugatti, fabriqué à une vingtaine d'exemplaires. Elles atteignent 135 km/h
- 1931 201 E** : 201 rapide car un peu plus légère. Roues fils et pas de malle arrière.
- 1932 201 L** : familiale 6 places.
- 1932 201 S et CS** : modèle de compétition. Moteur type SE3 1084 cm³ (63x87) développant 30cv à 4000tr/mn
- 1933 201 BC** : châssis court, essieu AV rigide
- 1933 201 BL** : châssis long, roues AV indépendantes.
- 1933 201 BR3 et BR4** : radiateur coup vent, et moteur self-amorti
- 1934 201 D** : moteur SER2 1307 cm³, 28cv à 4000tr/mn. Carrosserie 2 portes, dite queue de castor.
- 1934 201 DL** : utilitaire 400kg
- 1936 201 M** : version dépouillée de la 301. Moteur SER5 1465 cm³, 35cv à 4000tr/mn



201 Cabriolet de 1930



201 Boulangère de 1932

La REMPLACANTE



**La 202
1938**

DESIGNATION DES CARROSSERIES

201

- N1 Berline 4 pl série
- N1E Berline 4 pl luxe
- N1A Berline 4 pl luxe
- N1L Berline 4 pl toute tôle
- N1C Coach commercial 2 portes
- E1 Coupé d'affaire 2p. 2 pl série
- E1E Coupé d'affaire 2p. 2 pl haute tôle
- E1T Coupé d'affaire 2p. 2 pl haute tôle
- C1E Coupé 2p. 2/4 pl
- T1 Tortédo 4p. 4 pl
- TR Roadster 2/4 pl
- TC1 Tortédo commercial 4 pl
- CC1 Camionnette 2 pl
- B1 Boulangère 2 pl
- L1 Fourgon 2 pl

201 T

- SP2 Cabine 2 pl sans plateau
- PB2 Cabine 2 pl avec plateau bas
- PS2 Cabine 2 pl avec plateau surélevé
- B2 Boulangère 2 pl
- CC2 Camionnette 2 pl
- L2 Fourgon 2 pl
- N2C Limousine commerciale 6 pl

201 C

- N2L Berline 4 pl luxe élargie
- N22 berline 4 pl luxe élargie
- CL Coupé 2/4 pl luxe
- BV Coupé berline de voyage 2/4 pl
- BC Coupé berline de voyage 2/4 pl
- TRC Roadster 2/4 pl



Les possesseurs de Forza Motorsport 2 sur Xbox 360 peuvent désormais télécharger la Peugeot 908 HDi FAP.

Annoncé dans notre article dans le précédent numéro, la **908 HDi FAP** est enfin disponible sur **Forza 2**. Pour en profiter, les possesseurs du jeu doivent se rendre sur le Marché Xbox LIVE. La Peugeot 908 HDi FAP est téléchargeable dès maintenant contre 60 Microsoft Points ou bien gratuitement pour les possesseurs de l'Édition Collector Limitée de **Forza Motorsport 2** d'ici quelques jours.



Le projet Peugeot Flux dans PGR 4

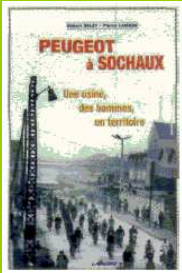
La Peugeot Flux, vainqueur du 4^{ème} concours de Design Peugeot sera présente dans le jeu vidéo Project Gotham Racing 4 sur Xbox 360.

DESCRIPTION

Multijoueur : **1 à 8**
 Jouable online
 Développeur : **Turn 10**
 Éditeur : **Microsoft Games**
 Distributeur : **Microsoft Games**



"Une usine, des hommes, un territoire"



Éditions LAVAUZELLE
 Ce livre raconte l'histoire de l'usine Peugeot de Sochaux de 1912 à aujourd'hui. 304 pages, 49 euros (Recommandé par Francis).

NOREV

LES CITADINES



PEUGEOT 308 1:43
 Norev commercialisera la version 1:43 de la nouvelle 308 en même temps que le modèle à l'échelle 1:1.

Livrée dans sa version Féline, elle devrait coûter dans les alentours de 28€.



Dans sa large gamme de miniatures, Norev possède un bel échantillon des modèles Peugeot. C'est ainsi que nous vous présentons dans ce numéro les 3 citadines de la marque au lion, je cite, Peugeot 10, Peugeot 1007 et Peugeot 207. La première à gauche, la 1007, ce petit monospace à portes coulissantes est fidèlement reproduit dans sa robe noire et avec un intérieur rouge du plus bel assortiment. La 107 ici en jaune est tout aussi bien représentée que sa voisine de droite dans les moindres détails. Enfin la dernière, la 207 dans sa livrée Jaune Lacerta ne laisse pas indifférent. Achats conseillés pour compléter sa collection de petites lionnes...

Prix moyen d'une miniature : 25 euros



Crédit photos

Page 1 : Peugeot, Cerruti, DavidCentrale, UncleBens

Page 2 : Cerruti, Plouf

Page 3 : Euro NCAP

Page 4 : Peugeot

Pages 5,6 : Plouf, Peugeot

Pages 7,8,9,10,11,12,13 : Peugeot, Salon International de Francfort

Pages 14,15 : Cerruti

Page 16 : Plouf, Peugeot

Page 17 : Peugeot

Page 18 : Alméti, APDesign, Drien19

Pages 19,20,21,22 : DavidCentrale

Pages 23,24 : Driver

Page 25 : Bob113

Page 26 : Plouf

Pages 27,28 : Peugeot, 190S49

Page 29 : Forza Motorsport, Editions Lavauzelle, 43R, Plouf

Page 30 : Peugeot

FP Mag' N°2 – Septembre 2007

Graphisme : Quentin (Plouf)

Mise en page/Textes : Guillaume (Bob113)

Articles : Bruno (Cerruti), Quentin (Plouf), David (Davidcentrale), Benoît (Léo), Jérôme (Driver), Guillaume (Bob113)

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

© Tous droits réservés

Dans le prochain N°

- Actualité
- Grand reportage en direct du salon de Francfort
- Essai de la 308
- 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 Peugeot dans FP Mag'

Concours : Une photo de votre belle

Dans le prochain numéro, sera publiée la photo de votre Peugeot que nous trouvons la plus belle.

Conseil : le paysage sera le point fort de notre jugement

Délai : aucun délai le concours sera valable à chaque numéro de FP Mag'

Où envoyer la photo ? Un post a été ouvert exprès pour cela sur le forum !