



FP-MAG'

LE MAGAZINE DU LION

Septembre 2009

WWW.FORUM-PEUGEOT.COM

n°20

Reportage Autodrome Héritage Festival



Dossier spécial Salon de Francfort

Essais

Coupé 407 3.0 V6 HDi
Nouvelle 207 RC

308 SW



Sommaire



Éditorial

Cette 63ème édition du salon de Francfort laisse peut-être enfin entrevoir une fin à cette crise économique. Le secteur automobile, frappé de plein fouet, n'a pourtant jamais cessé d'innover notamment dans le domaine des véhicules propres. Plus que jamais, ce salon international en est le témoin. Tous les constructeurs présentent leurs solutions à la mobilité de demain.

Face à ces enjeux, le public semble lui aussi conscient des défis de l'avenir automobile. Certes, on enregistre une baisse de fréquentation par rapport à l'édition 2007 mais les chiffres sont moins catastrophiques que prévu. Le salon de Francfort enregistre en effet seulement 150.000 visiteurs de moins que l'édition précédente. De quoi être confiant pour 2010 ?

Bonne lecture

Bruno Bonavent, rédacteur en chef.

Actualités

Les chiffres.....p 3

Essai

Coupé 407 3.0 V6 HDi 241.....p 4

Nouvelle 207 RC.....p 6

Nouveauté

L'actualitép 8

Reportages

Salon de Francfort.....p 9

Autodrome Héritage Festival.....p 14

Sport

Après les 24H du Mans.....p 15

Le groupe

L'actualité.....p16

Dico

Glossaire mécanique.....p17



Le marché français des voitures particulières neuves a progressé de 14,1% en septembre par rapport au même mois de l'année 2008. Ainsi, les marques françaises ont vendu plus de voitures le mois dernier que les marques étrangères. Malheureusement, cette embellie profite très peu à Peugeot qui progresse seulement de 5,7 %.

Dopé par la prime à la casse et le bonus écologique, les petites citadines profitent le plus de cette hausse. La Peugeot 107 enregistre en septembre des volumes en hausse de 37 % par rapport à septembre 2008. Les ventes de Peugeot 206+ et 207 se portent assez bien puisqu'elles réalisent une part de marché de 7,6 %. Peugeot 3008 confirme son succès commercial avec pour septembre 3400 commandes. Toujours sur le segment M1, Peugeot 308 réalise une part de marché de 3,4 %. Enfin, Peugeot annonce que la famille des ludospace avec les Partner Tepee et Bipper tepee, réalisent près de 1 % de part de marché.

La croissance devrait se poursuivre en octobre avec des prises de commandes actuellement en hausse de 24 %. Dans notre prochaine édition, nous publierons les premières tendances pour les commandes de Peugeot 5008.

Calendrier 2009

Novembre : commercialisation du Peugeot 5008

Courant décembre : commercialisation 3008 2.0 HDi 163 BVA

4ème trimestre : nouvelle boîte de vitesse automatique 6 rapports sur 1.6 THP*

Calendrier 2010

Du 22 janvier au 31 janvier : Salon Retromobile 2010

Courant février : commercialisation de RCZ (T75)*

Du 4 au 14 mars : Salon de Genève 2010

Juin : lancement commercial de la RCZ 1.6 THP 200ch

Été : présentation officielle de Peugeot 408 (W2)

Automne : commercialisation de Peugeot 408 berline

* information non officielle



Coupé 407 GT 3.0 V6 HDi 241

Un nouveau V6 diesel



Après avoir essayé la dernière évolution du 2 litres HDi sous le capot du 3008, cette semaine nous sommes attaqués à la nouvelle mouture du V6 HDi. Comment se comporte le Coupé 407 équipé du plus puissant des moteurs de la gamme ? Découvrez-le en lisant notre article.

Lancé en novembre 2005, le Coupé 407 eut la lourde tâche de remplacer une icône de la marque Peugeot : le Coupé 406. Aujourd'hui, Coupé 407 revendique fièrement son statut de porte drapeau de la marque avec ce nouveau 3 litres V6 HDi. Cette motorisation diesel, issue de la collaboration avec Ford, est la plus puissante jamais montée sur un véhicule de série de marque Peugeot. Ce six cylindres en V développe une puissance de 241ch à 3800tr/min (204ch pour l'ancien 2.7 V6 HDi) et un couple 450 Nm atteint dès 1 600 tr/min (440Nm pour le 2.7 V6 HDi). Il est accouplé exclusivement, comme l'ancien V6 HDi, à une boîte automatique à 6 rapports.

Esthétiquement, les coupés 407 équipés du nouveau 3.0 V6 HDi se distinguent par leurs deux sorties d'échappement à canules ovales disposées de part et d'autre du diffuseur. De plus, une nouvelle finition spécifique à cette motorisation fait son apparition. Baptisée GT, comme « Grand Tourisme », elle est identifiable par deux badges apposés entre les vitres latérales et par de nouvelles jantes 19 pouces « Nineteen » (absentes de notre modèle d'essai, disponibles à partir de septembre).

Depuis l'arrivée de cette nouvelle motorisation, la gamme Coupé 407 reçoit un jonc chromé soulignant la partie supérieure du vitrage latéral ainsi que de nouveaux rétroviseurs nettement plus réussis.

A bord, on retrouve la planche de bord de la 407. Cette finition GT se distingue par sa sellerie cuir inté-

gral perforé Noir Mistral qui recouvre les sièges et la planche de bord. Une fois installé au volant, on obtient aisément une position de conduite parfaite à l'aide des réglages électriques du volant et du siège. L'ergonomie est globalement assez satisfaisante même si nous avons relevé quelques détails gênants. Les commandes de lève-vitres sont situées trop en arrière et la profusion de boutons au centre de la planche de bord déroutent un peu le conducteur. Heureusement, le confort des sièges vient vite faire oublier ces désagréments. Le cuir souple perforé assure un confort remarquable tandis que le maintien est excellent.

Aux places arrière, l'espace aux jambes et la largeur aux épaules généreuse permettent d'accueillir sans problème deux adultes. En revanche, les personnes mesurant plus d'1m80 trouveront la garde au toit insuffisante.

Passons maintenant à la pièce maîtresse de ce coupé : le moteur. Une fois le V6 démarré, le silence demeure dans l'habitacle. Il faut vraiment prêter attention pour savoir que le moteur tourne au ralenti, d'autant plus qu'aucune vibration n'est perceptible. Une fois le mode Drive enclenché sur la boîte de vitesses, le véhicule démarre en douceur, rien ne laisse percevoir les 241ch et 450 Nm de couple. Les accélérations sont linéaires et les reprises vigoureuses avec un 80 à 120km/h réalisé en 4,7s soit une seconde de mieux que l'ancien V6 HDi ! L'écart de performance avec l'ancien V6 HDi ressenti est peu présent. Par exemple, le 0 à 50km/h est peu convaincant, nous nous attendions à mieux. Néanmoins les chiffres sont là pour confirmer l'amélioration avec le 0 à 100km/h en 7,7 secondes contre 8,5 secondes pour le V6 2.7 HDi. Le 6 cylindres diesel est toujours accouplé à la boîte automatique à 6 rapports d'origine Aisin (AL6). Les rapports de boîte sont à priori



identiques à l'ancien V6 HDi. En somme aucun changement, la boîte est toujours aussi plaisante à utiliser, les rapports passent quand il le faut, le frein moteur est bien géré, tout comme le retrogradage en cas de besoin d'accélération franche. Pour ceux qui veulent faire monter le V6 dans les tours, le mode sport est là. Dans cette configuration, la boîte passe les rapports à des régimes supérieurs. C'est l'occasion d'apprécier la sonorité du V6 très plaisante dépassé les 4000 tr/min. De plus, un mode séquentiel est proposé sur la boîte. Ce dernier ne nous a pas vraiment convaincu du fait du temps de latence important lors des changements de rapport.

Par rapport au précédent V6 HDi, les consommations sont en nette baisse. Peugeot annonce en cycle mixte 7,2L / 100km soit 189g de CO2 par km au lieu de 225g du V6 2,7 litres. Lors de notre essai, notre moyenne s'établissait à 9,4L/100km sur un parcours comprenant peu d'autoroute. Ceci est plutôt raisonnable compte tenu du rythme soutenu avec lequel nous avons mené ce Coupé 407. Ceci dit les chiffres constructeur semblent un peu optimistes.

Avec ses doubles triangles à pivot découplé à l'avant et son train arrière multibras, Coupé 407 distille un comportement routier exemplaire. Le train avant incisif comme un rasoir permet d'inscrire le véhicule en courbe avec une précision redoutable. Avec une direction précise et communicative, l'ensemble procure au conducteur des sommets de plaisir de conduite. Les vitesses de passage en courbe sont très élevées et sécurisantes. En revanche, le poids se fait un peu sentir lors d'enchaînement de virages serrés. Il est dommage que Peugeot n'ait pas eu plus recours à l'emploi de matériaux légers tel que l'aluminium. Cela aurait permis de gagner une centaine de kilo au bénéfice de l'agilité, des performances et de la consommation.

La suspension pilotée de série sur cette version V6 HDi filtre très bien les irrégularités de la chaussée. No-

tez qu'il existe un mode « Sport » qui limite les oscillations des amortisseurs et colle littéralement la voiture à la route.

Le freinage est très convainquant avec un bon mordant et une endurance correcte grâce à ses énormes disques de 340mm de diamètre.

Enfin, signalons que sur autoroute, la motorisation reste toujours aussi discrète. Les bruits d'air sont très bien maîtrisés. En revanche, on perçoit assez bien les bruits de roulement. En cause, les pneumatiques Pirelli P Zero très sonores mais dotés d'un grip incroyable.



Pour conclure cet essai, nous avons trouvé cette nouvelle motorisation très réussie tout comme l'était le 2,7 V6 HDi. Cette mécanique se distingue par sa douceur et sa facilité d'utilisation au quotidien. De plus, elle sait aussi se montrer vive quand il le faut. Néanmoins, compte tenu de l'augmentation de puissance, nous nous attendions à des performances plus convaincantes.

On aime beaucoup

- La ligne réussie, belle et élégante
- Le moteur souple et performant
- La direction communicative
- La tenue de route royale
- La position de conduite
- L'insonorisation
- Le grand coffre
- La finition

On aime moins

- Disponible uniquement en boîte automatique
- Portes trop lourdes
- Poids très élevé





Après avoir essayé en juillet dernier la Nouvelle 207 dans une finition Féline, nous vous présentons aujourd'hui la version la plus musclée : la 207 RC 1.6 THP 175 version 2009.

Tout comme le reste de la gamme 207, la version RC n'échappe pas au léger restylage apparu cet été. Esthétiquement, la Peugeot 207 RC évolue peu. Tout comme le reste de la gamme, un nouveau bouclier avant fait son apparition. Les jantes Pitlane cèdent leur place à de magnifiques jantes 17 pouces bi-ton baptisées Melbourne. Leur forme légèrement concave donne l'impression que cette 207 est prête à bondir. A l'arrière, on retrouve la double sortie d'échappement et le monogramme RC qui étaient déjà présents sur les premières versions. Seul regret, les rétroviseurs ont perdu leur coque aluminium. Certains reprocheront à la 207 RC sa trop grande sobriété esthétique.

Les présentations étant faites passons aux choses sérieuses. Après avoir ouvert la porte, le conducteur découvre à bord une ambiance de sport automobile. Comme les autres versions ici peu de changement depuis le restylage. On notera un nouveau décor technique baptisé « Dark Silk » et quelques touches de chrome sur la platine de climatisation. Les véritables sièges baquet à appuie-tête intégrés donnent immédiatement envie de s'installer à bord. Une fois calé dans le siège mi-alcantara mi-tissu en maille, on apprécie le bon maintien latéral même au niveau des épaules. L'assise est assez longue et plutôt confortable malgré sa fermeté. On trouve aisément une bonne position de conduite grâce aux différents réglages du volant et du siège. Un petit coup d'œil au combiné et l'on constate que l'indicateur de température d'huile a disparu. Un peu mesquin de la part de Peugeot.

Contact mis, le moteur démarre et l'on peut entendre

le ronronnement de la ligne d'échappement. Le bruit du turbo est aussi nettement perceptible, bien plus que sur le THP 150 et pour cause, il souffle plus fort ! Ce 1,6 litres turbo à injection directe développe une puissance de 175ch à 6000 tr/mn et un couple de 240 Nm dès 1600 tr/mn. De plus, grâce au dispositif d'overboost, le couple peut atteindre temporairement 260 Nm. En conduite, le moteur de la RC est un peu moins souple à bas régime que le THP 150. En revanche, passé 2000 tr/min il fait preuve d'une vigueur surprenante. L'intensité des relances imposée par la succession de ronds-points témoigne du punch de la mécanique. Les accélérations sont linéaires avec un léger essoufflement à partir de 5000 tr/min avant que le rupteur mette fin aux festivités. Les nostalgiques des 2 litres essence des 206 ou 306 seront déçus du manque de caractère à haut régime. Néanmoins, il faut reconnaître que ce THP 175 est très performant en procurant à la 207 des performances de haut niveau. Le 0 à 100 km/h est abattu en 7,1 secondes (contre 8,1 secondes pour le THP 150) tandis que le 80 à 120 km/h en 5ème est réalisé en à peine 7 secondes. Enfin, la sonorité du moteur est assez feutrée, nettement moins métallique que les anciens blocs EW et XU ou que sa concurrente la Clio RS (vous le constaterez sur notre vidéo).

La boîte de vitesse très bien étagée permet de tirer toute la quintessence du moteur. Grâce à son couple disponible très tôt, on redescend très rarement sous le second rapport. Dommage que le passage des rapports accroche surtout la seconde. Si l'on pousse la première haut dans les tours, la seconde a beaucoup de mal à s'enclencher. Problème commun à toutes les boîtes BE4/5. Dommage que Peugeot n'ait pas eu recours à la nouvelle boîte 6 vitesses MCM à l'occasion

du restylage.

Même si nous nous attendions à une tenue de route de haut niveau, il faut dire que le châssis de la 207 RC nous a bluffé. Le train avant est de type pseudo-McPherson comme sur toutes les 207 mais ici l'articulation avant du triangle est désormais confiée à une rotule en lieu et place de l'articulation élastique. De plus, la dureté des ressorts et les amortisseurs sont spécialement étudiés pour répondre aux exigences de cette version sportive. Enfin, la raideur de la traverse déformable du train arrière a été augmentée de près de 30 % par rapport à la version THP 150. Le résultat est tout simplement stupéfiant. La 207 RC s'inscrit en virage avec une précision millimétrique. Le châssis spécialement concocté pour la RC autorise des vitesses de passage en courbe impressionnantes. Le plaisir de conduite est maximal d'autant plus qu'avec les très bons sièges baquet, le pilote fait véritablement corps avec le véhicule. Le train arrière enroule parfaitement et se révèle très sécurisant. On est loin du caractère joueur des premières 206 S16. En revanche, l'efficacité est bien là. La motricité ne souffre d'aucun reproche même lors de franches accélérations en sortie d'épingle. Cette excellente efficacité est à mettre au compte du train avant rigoureux et au grip des pneumatiques Bridgestone RE50.

Revers de la médaille de ce châssis sport, un confort très sommaire. La 207 RC est un vrai karting et les vertèbres s'en aperçoivent tout de suite. Déjà très fermes sur la THP 150, les suspensions de la RC filtrent assez mal les irrégularités de la chaussée à basse vitesse. On a vraiment la sensation de conduire une authentique sportive.

La 207 RC dispose de freins adaptés à sa motorisation. A l'avant, le freinage est assuré par des disques ventilés de 302 mm de diamètre. Tandis qu'à l'arrière, on retrouve des disques pleins de 249 mm. Dès les premières minutes de conduite, on s'aperçoit que l'attaque de la pédale de frein est située plus haute que sur les autres 207. A basse vitesse, cela demande un temps d'adaptation pour

bien doser le freinage. Mais dès que l'on adopte un rythme plus soutenu avec la 207 RC, les freins dévoilent tout leur potentiel. Ils se montrent très endurants avec une efficacité constante même après plusieurs freinages très appuyés.

Sans aucun doute, cette 207 RC est une authentique sportive. Peugeot perpétue la tradition des petites bombinettes avec une recette simple : un châssis irréfutable procurant un plaisir intense, un moteur au brio incomparable et un tarif très abordable.

On aime beaucoup

Le feeling sportif

Le moteur très coupleux

Les reprises canons

Le comportement efficace

Le maintien des sièges

Le freinage puissant et endurant

La consommation raisonnable en conduite sport

On aime moins

Commande de boîte accrocheuse

Sonorité trop discrète





RCZ Limited Edition

Les 200 exemplaires numérotés de la RCZ Limited Edition, mis en vente à l'occasion du salon de Francfort ont tous été commandés en moins de 48 heures. Cette série limitée célèbre les 200 ans de l'Aventure industrielle de Peugeot. La Marque annonce que face à cet engouement, il proposera d'autres opérations distinctives d'ici la commercialisation de la RCZ au printemps prochain.



Nouveau site web

A l'occasion du 10ème anniversaire du site www.occasionsdulion.com, Peugeot offre une nouvelle jeunesse au site. Au programme de nouvelles fonctionnalités et un meilleur référencement des occasions Peugeot dans les moteurs de recherche tel que google ou yahoo. Lors de notre première visite sur le site www.occasionsdulion.com, nous avons apprécié le moteur de recherche à double entrée qui se révèle très pratique. Il est également possible via un espace personnel d'avoir accès à des offres promotionnelles de Peugeot en avant-première. On peut également recevoir la fiche du véhicule sélectionné sur son téléphone portable et, si on le souhaite, le réserver en ligne.



Peugeot Wifi onBoard

A l'occasion du salon de Francfort, Peugeot dévoile un équipement inédit : le WiFi On Board. Un boîtier WiFi dans l'habitacle couplé à une clé USB 3G / 3G+ sans abonnement reçoit la carte SIM du client, afin de proposer une continuité d'usage d'internet. Cet équipement sera proposé en avant-première sur Peugeot 5008, puis sera décliné sur d'autres véhicules de la marque. Le boîtier WiFi sera commercialisé début 2010 dans le réseau en tant qu'accessoire. Le WiFi On Board fonctionnera via le réseau 3G/3G+ grâce à la carte SIM du client, qui reste donc libre du choix de son abonnement et de son opérateur. Il permettra aux occupants du véhicule d'avoir accès à Internet (email, messagerie instantanée, informations pratiques, jeux en ligne, etc.). Cet accès se fera à l'arrêt ou en circulant : les professionnels pourront donc rester connectés en permanence, les passagers avoir accès à des informations pratiques et les plus jeunes pourront continuer à jouer en réseau pendant les longs trajets.

Boîte à double embrayage

Baptisé Dual Clutch System (DCS), cette boîte de vitesse robotisée à double embrayage possède six rapports. Le premier embrayage est situé sur les rapports pairs tandis que le deuxième est positionné sur les rapports impairs. Peugeot annonce que la « gestion électronique fine permet d'anticiper les changements de vitesses et d'enclencher, hydrauliquement, en quelques dixièmes de secondes l'un des deux embrayages, qui fonctionnent en parallèle, sans convertisseur de couple. Ainsi, il y a toujours un arbre en prise et le passage d'une vitesse à l'autre ne prend que quelques dixièmes de secondes, ce qui se traduit par un agrément de conduite exceptionnel : passage de vitesses rapide, en douceur et sans rupture de couple. » Cette nouvelle transmission sera accouplée uniquement avec la 2.2 HDi de 156ch avec une consommation de 7,3 l/100 km en cycle mixte soit 192 g/km CO2 en cycle mixte sur Peugeot 4007





Passion et raison sur le stand Peugeot



A l'occasion de la 63ème édition du salon de Francfort, Peugeot confirmait son leadership en matière de véhicules respectueux de l'environnement.

Parmi les modèles à faible rejet de CO2, nous pouvons voir une 207 « 99 g », une 107 « 106 g », un Bipper Tepee « 119 g », une 308 Berline « 120 g », une 407 « 129 g » et un 3008 « 130 g »

Autres véhicules illustrant le savoir faire de la marque en matière de véhicule à basse émission de CO2, deux concept-car hybride et un concept électrique. La 3008 HYbrid4 préfigure le modèle de série dont le lancement est annoncé au printemps 2011 et une étude RCZ HYbrid4 pourrait très bien être commercialisée dans les années à venir.

La Peugeot iOn annonce la commercialisation d'un véhicule de série électrique fin 2010.

Enfin, le concept-car inédit Peugeot BB1 apporte une réponse aux futurs besoins de mobilité urbaine.

Ce salon de Francfort 2009 est aussi marqué par deux nouveautés majeures dans la gamme: le Peugeot 5008 et le Peugeot RCZ.





«A 35.000 €, les 200 exemplaires de la RCZ Limited Edition ont tous été réservés en moins de 48 heures»



A l'occasion de l'ouverture du salon de Francfort, Peugeot commercialise une série limitée de seulement 200 exemplaires haut de gamme de la RCZ. Cette version dispose de toutes les options et du moteur 1.6 THP 156.

La Peugeot RCZ Limited Edition est numérotée, et bénéficie en avant-première de la teinte blanc nacré. Cette livrée contraste, ainsi, nettement avec le toit, revêtu, pour l'occasion, de véritable carbone, tout comme les coquilles de rétroviseurs qui s'harmonisent avec le noir brillant de la grille de pare-chocs et des étriers de freins, le chrome fumé des arches ou encore le noir mat des roues de 19". L'intérieur bénéficie quant à lui d'une sellerie haut de gamme en cuir Nappa noir.

La RCZ «Limited Edition» comprend, enfin, de nombreux équipements tels que le WIP COM 3D, le Pack Vision (projecteurs bi-Xénon directionnels, lave-projecteurs.), le Pack Cuir Nappa (sièges cuir électriques et chauffants, sur-tapis.), le Pack Easy Motion (aide au stationnement avant et arrière.), l'alarme,...



Reportage



Aux côtés du 3008 Hybrid4, Peugeot présente au salon de Francfort un autre véhicule hybride : 308 RCZ Hybrid4.

Moins de 2 ans avant la commercialisation de 3008 Hybrid4, Peugeot entend bien affirmer sa volonté d'étendre cette technologie hybride à transmission intégrale sur sa gamme. En associant la chaîne cinématique de la 3008 Hybrid4 sur son nouveau Coupé 2+2, la Marque prouve qu'il est possible de conjuguer performance et respect environnemental.

Peugeot RCZ Hybrid4 dispose d'un moteur thermique,

le 2.0 l HDi FAP de 120 kW (163 ch) à l'avant et d'un moteur électrique de 27 kW (37 ch) maximum à l'arrière. L'ensemble procure sur RCZ des performances élevées avec une puissance potentielle cumulée de 147 kW (200 ch) et des couples maxima de 300 Nm à l'avant et 200 Nm à l'arrière). Mais Peugeot RCZ Hybrid4 revendique aussi un niveau de consommation et de rejet de CO2 très faible comme en témoignent les chiffres du constructeur: 3,7 l/100 km soit 95 g/km de CO2.





Reportage

Le moins que l'on puisse dire est que Peugeot révolutionne ses codes stylistiques avec ce concept-car. La Peugeot BB1 innove également par son contenu technologique. Tout d'abord, son mode de propulsion électrique.

Ce concept est équipé d'ensembles moteurs-roues à l'arrière, étudiés avec Michelin. Cette implantation originale permet de maximiser le volume intérieur. La puissance totale délivrée ne dépasse pas les 15 kW (20 ch), ce qui permet de la conduire dès 16 ans. Compte tenu de son poids maîtrisé (600kg), les performances sont somme toute honorables avec le 0 à 30 km/h en 2,8 s et un bon niveau de reprises avec 30 à 60 km/h en 4 s.

La Peugeot BB1 pousse encore plus loin le concept de véhicule propre avec ses cellules photovoltaïques de nouvelle génération. Souples (ce qui permet leur application sur des surfaces aussi complexes que le toit doublement bombé de la BB1), elles permettent un haut rendement, de l'ordre de 16 %, de l'énergie récupérée pour alimenter certains équipements automobiles.

Enfin autre innovation majeure, sa structure. La Peugeot BB1 est basée sur un châssis tubulaire spécifiquement réalisé avec Peugeot Motocycles. A bord, malgré une longueur de seulement 2,50 mètre, la BB1 peut accueillir 4 personnes. L'accès des occupants est facilité par l'ouverture inversée des portes, tandis que l'accès au coffre est réalisé par un hayon et un hobby comme sur le Peugeot 3008.





Reportage

« Dotées d'une autonomie tout à fait confortable (130 km en cycle normalisé européen)... »



Plus de photos ?
Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com

Peugeot dévoile sa future citadine 100% électrique. Ce véhicule qui sera commercialisé en 2010 reprend la structure de la Mitsubishi iMiev. Peugeot, pionnier dans le véhicule électrique avec la 106, entend rester un acteur majeur dans le nouveau marché des véhicules électriques. Aussi, dès la fin 2010, Peugeot sera parmi les premiers à commercialiser en Europe un nouveau véhicule 100% électrique : Peugeot iOn. Ce véhicule électrique, développé en collaboration avec Mitsubishi Motors Corporation (MMC), est destiné, dès son lancement, aux clients particuliers ainsi qu'aux flottes (les administrations, les collectivités locales, les grandes entreprises...) du fait de ses caractéristiques particulièrement adaptées à leurs usages en milieu urbain.

Avec quatre portes, quatre places, pour une longueur de 3,48 m et un rayon de braquage de 4,50 m, cette Peugeot 100 % électrique développera une puissance maximale de 47 kW (64 ch) et un couple de 180 Nm, offrant ainsi des performances sécurisantes (vitesse maximale de 130 km/h). Les batteries lithium-ion rechargeables en six heures sur une prise classique de 220 V, ou à 80 % en trente minutes grâce à son système de recharge rapide offre une autonomie de 130 km.





« Peugeot annonce le coffre comme un des meilleurs espaces de chargement du segment. »



Peugeot 5008 est aussi large et haut que 3008 avec 1,64 mètres mais plus long de 16,5 cm soit une longueur de 4,53 mètres. Ceci profite bien évidemment à l'habitabilité mais

aussi à l'aérodynamisme avec un Scx de 0,77.

A bord, on retrouve la planche de bord très réussie de 3008. Le large pare-brise (1,70 m²) est prolongé par un vaste toit panoramique en verre (1,69 m²), qui figure parmi les plus grands de la gamme Peugeot. Ainsi, les passagers peuvent profiter de la généreuse luminosité de l'habitacle et d'une exceptionnelle vue panoramique sur l'extérieur. En ajoutant les vitres latérales, la vitre de custode et la lunette arrière, la surface vitrée atteint 5,77 m²

Le conducteur et les passagers profitent d'une largeur aux coudes de 1 476 mm à l'avant et de 1 520 mm en deuxième rangée, avec trois sièges de même largeur. En rang 3, où deux passagers adultes peuvent prendre place, cette valeur atteint 1 341 mm. Peugeot a apporté un soin tout particulier à la modula-

rité de 5008. Ainsi, la deuxième rangée est composée de trois sièges de même largeur, réglables en longueur et en inclinaison pour un confort optimal. Ces derniers sont escamotables individuellement dans le plancher offrant ainsi un plancher totalement plat.

Peugeot précise que grâce à la fonctionnalité « cinéma » des sièges latéraux du rang 2, l'accès est aisé en troisième rangée. Enfin, cette modularité profite également au dernier rang, où les deux « véritables » sièges s'escamotent individuellement dans le plancher.

Le coffre du Peugeot 5008, se veut pratique, est facilement logeable grâce à ses formes rectangulaires. Il offre un volume, selon la position des sièges coulissants, compris entre 758 l à 823 l en eau (ou 579 à 678 dm³ en norme VDA 210) sous tablette avec les sièges de rang 3 escamotés.

Les systèmes multimédia proposés sur Peugeot 5008 sont ceux qui équipent déjà le reste de la gamme : WIP Sound (Radio CD mp3), WIP Nav (Radio CD mp3 Bluetooth et navigation GPS) et Wip Com 3D (Navigation GPS 3D, disque dur, téléphone,...). Notez que 5008 pourra recevoir un système multimédia parfaitement intégré dans les appuie-tête des sièges avant. Celui-ci offrira aux passagers du rang 2, deux écrans couleur 16/9 de 7 pouces, ainsi qu'une console de connexion qui accepte tout équipement audio/vidéo nomade.





Le paradis des voitures de collections



Pour la seconde année consécutive, l'UTAC organisait un grand rassemblement de véhicules sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Le 19 septembre, l'UTAC ouvrait les portes de l'autodrome de Montlhéry aux passionnés de véhicules anciens. Plus de 800 véhicules étaient présents sur le site à l'occasion de l'Autodrome Héritage Festival 2009. Seuls les véhicules de collection de marques européennes d'avant 1978 en parfait état étaient admis sur les parcs collections. Peugeot y était largement représenté avec une dizaine de clubs de voitures de collection. Parmi les modèles d'exception figuraient une Peugeot 201 Torpedo en parfait état ainsi que deux modèles de chez Dalmat. La première, une magnifique 203 Cabriolet et la seconde une 203 berline noire. D'autres modèles étaient également présents: 403, 404, 504,... toutes en parfait état grâce à la passion de leurs propriétaires comme vous pouvez le voir sur nos images. Enfin, pour conclure cette journée inoubliable, tous les véhicules de collection ont été invités à rejoindre la piste de l'autodrome en fin d'après-midi pour la grande parade.



Le reportage vidéo:
 Visitez notre site Internet:
www.forum-peugeot.com



Doublet Peugeot



Peugeot réalise son second doublé après les 24 heures du Mans. Les Peugeot 908 n°8 et n°7 remportent ce Petit Le Mans 2009 clôturant ainsi la saison d'endurance.

C'est sous des trombes d'eau que c'est terminée la course sur le circuit de Road Atlanta. Rien ne laissait présager une fin de course pareille. En effet, cela faisait plusieurs jours qu'une vague caniculaire régnait sur la Georgie.

Après les fortes chaleurs de la qualification, la pluie s'est invitée dès les prémices de la journée de course avec pour premier effet un warm up retardé et une mise en grille immédiate à l'issue de ces quelques tours de chauffe. Une bien difficile situation pour le Team Peugeot Total qui ne put affûter ses réglages « pluie » pour le départ de la course. Aucune des deux 908 HDi FAP n'avaient roulé auparavant dans ces conditions. C'est ainsi que dès les premiers kilomètres, les deux voitures ne sont jamais parvenues à garder leur commandement et tenir le rythme des Audi qui s'étaient emparées de la tête. Il fallut attendre les quelques assèchements de la première heure pour voir de nouveau les Peugeot reprendre du souffle avec Pedro Lamy puis Nicolas Minassian sur la 07 pointer à quelques secondes de l'Audi de McNish en tête. Du côté de la N°08, Franck Montagny et Stéphane Sarrazin, un instant, pointés à 2 boucles des leaders, ont à leur tour inversé la tendance grâce à une stratégie préparée et étudiée par l'équipe.

Le jeu des deux Peugeot 908 HDi FAP sous les sept safety-cars, ainsi que le retour à une piste sèche ont permis aux Peugeot de livrer bataille à l'Audi de McNish-Capello. Le match fut palpitant, agrémenté de belles passes d'armes. Un safety-car, puis l'apparition d'une pluie intense et un McNish en tête à queue scelleront le sort de la course interrompue au drapeau rouge pour des raisons de sécurité après 4 heures 48 ! Restées dans les startings blocks pendant près de 4 heures, toutes les équipes ont dû attendre une relance qui n'est jamais venue.

À l'issue de la course, Bruno Famin a déclaré : « Après le warm up retardé, nous n'avons eu que 5 minutes

pour régler les voitures, l'une la 07 en set up plutôt pour la pluie et la 08 plutôt pour le sec. Comme les pneus intermédiaires ne sont pas autorisés aux Etats-Unis, nous avons donc dû patienter avec des « full wet » avant de passer directement aux slicks. Une fois la piste asséchée, les voitures se sont montrées très rapides et nous avons pu doubler les relais grâce à la constance et aux performances des pneus. En parallèle, nous avons très bien géré les safety-cars pour revenir et doubler les Audi. »

Stéphane SARRAZIN : « Nous sommes partis avec peu d'appuis ce qui a rendu mon premier relais très difficile. Dès que nous avons pu passer aux slicks nous avons un rythme de qualif. Enfin une victoire après de multiples deuxièmes places ! »

Franck MONTAGNY : « On a gagné le « mini Le Mans » ! C'est un sentiment un peu étrange mais la décision d'arrêter la course était la bonne car les conditions étaient trop dangereuses. Nous avons une excellente stratégie et la voiture était très rapide quand on a pu enfin passer les slicks ».

Olivier QUESNEL : « L'objectif était de faire de cette course une séance de travail tout en s'employant à gagner. Toute l'équipe a très bien travaillé et nos pilotes n'ont pas commis de fautes dans ces conditions si difficiles. Nous sommes vraiment allés chercher cette victoire. Le bilan de cette saison 2009 est magnifique avec le doublé aux 24 Heures du Mans, un autre doublé ici, la victoire à Spa et la 2e place de Sebring. ».

Classement PETIT LE MANS 2009

1. Peugeot 908 HDi FAP 08 (Sarrazin-Montagny)
2. Peugeot 908 HDi FAP 07 (Minassian-Lamy) +2.011
3. Audi (Capello-McNish) + 3.465
4. Audi (Luhr-Werner) + 1t
5. Oreca (Panis-Dumas-Lapierre) + 3t

Source : Peugeot-Media



L'actualité

Groupe PSA Peugeot Citroën

1000 DS3 déjà vendues !

En moins de 24 heures, les 1000 exemplaires de Citroën DS3 ont été réservés sur le site www.ds3.citroen.com. Cette belle performance est encourageante quand on se souvient que 800 exemplaires de la DS avait été vendu en 1955 durant la première heure de lancement.

L'électrique avance

Une nouvelle étape a été franchie dans l'accord de coopération sur le véhicule électrique entre Mitsubishi Motors Corporation et PSA Peugeot Citroën. Osamu Masuko, PDG de Mitsubishi Motors Corporation (MMC) et Philippe Varin, Président du directoire de PSA Peugeot Citroën ont signé à Paris, le 4 septembre, un accord marquant une nouvelle étape dans leur coopération sur les véhicules électriques. Cet accord conduira à la mise au point d'un véhicule électrique basé sur la version Japonaise de la i-MiEV sous les marques Peugeot et Citroën. Le démarrage de la production est prévu pour octobre 2010 avec un lancement commercial sur le marché européen pour la fin 2010.

Citroën Revolte

Lors du salon de Francfort, Citroën a présenté un concept très original baptisé Revolte. Cette citadine compacte aux lignes néo-rétro n'est pas sans rappeler la 2CV. Mais attention, Revolte est loin d'être austère comme son aînée. L'habitacle se veut ici luxueux et moderne. Le véhicule est doté d'un chaîne de traction hybride composé d'un petit moteur thermique et d'un moteur électrique.

Propulsion

Entraînement par roues arrière ; le moteur est généralement disposé à l'avant du véhicule. Si la boîte de vitesses est accouplée au pont, ce système est appelé transaxle. Si le moteur est à l'arrière du véhicule, on parle d'une propulsion à moteur arrière et s'il est situé devant ou sur l'axe arrière, il s'agit d'une propulsion avec moteur central.

Puissance

Réelle, fiscale : La puissance réelle est celle effectivement délivrée par le moteur monté sur la voiture. Elle est exprimée en kW ou en ch DIN (cheval vapeur). La puissance brute du moteur était donnée dans les années 60 - 70 pour valoriser la puissance de leur voiture, elle s'exprime en ch SAE. La puissance fiscale, exprimée en CV est calculée à partir d'une formule établie par l'administration et classe les véhicules afin de leur attribuer un niveau d'imposition : carte grise, assurance... Depuis peu, la puissance administrative en France est aussi calculée à partir de la puissance réelle maximale et du niveau moyen de CO₂ émis par le véhicule.

Radiateur

Cette pièce est un échangeur particulier permettant le refroidissement d'un liquide par l'intermédiaire de l'air.

Rodage

Période durant laquelle le conducteur fait fonctionner une voiture neuve avec précaution pour que les pièces, en s'usant régulièrement, s'adaptent parfaitement les unes aux autres. Les progrès réalisés, tant en métallurgie qu'en précision de montage, rendent le rodage inutile aujourd'hui.

Roue

Disque plein ou évidé, tournant sur un axe qui passe en son centre et utilisé comme organe de déplacement. Les roues se composent d'un voile ou disque, d'une jante et d'un bandage (ou pneumatique). Le voile peut être remplacé par une étoile de moyeu. La jante et le moyeu peuvent être reliés par des rayons en acier. La roue est fixée à l'aide d'écrous ou de vis de fixation sur le flasque du moyeu qui est rapporté de façon mobile sur la fusée. Le tambour ou le disque de frein est également solidaire du moyeu. La diminution du rayon des roues augmente les angles de braquage. Les roues doivent être de faible masse, présenter une résistance élevée à la déformation, une excellente élasticité, une interchangeabilité simple en cas de crevaison ou d'intervention.

Le mois prochain

Reportage au le Salon Automobile de Lyon

Essai du Peugeot 5008

Essai du 4007 DCS6

RCZ



FP Mag' N°19 – Septembre 2009 - www.forum-peugeot.com

Direction de la rédaction : Guillaume Ollier / Bruno Bonavent

Conception : Guillaume Ollier

Chef de rubrique «Economie» : Jerome Quentin

Chef de rubrique «Sport» : Benoit Dumur

Conseiller auprès de la rédaction : Marc Bastin

Crédits photo : Automobiles Peugeot, Guillaume Ollier, Bruno Bonavent

© Tous droits réservés / Edition BMFIA

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