

PEUGEOT *3008*

Le crossover by PEUGEOT



DIRECTION DE LA COMMUNICATION

75, avenue de la Grande-Armée - 75116 Paris

■ Téléphone +33 (0)1 40 66 55 11 ■ Télécopie +33 (0)1 45 01 95 60 ■ Internet www.peugeot-pressepro.com



Sommaire

SYNTHÈSE PRODUIT	4
3008, EN DÉTAIL	
Genèse - Le crossover « T84 », une réponse à de nouvelles aspirations	9
<ul style="list-style-type: none"> ■ A l'écoute des tendances <ul style="list-style-type: none"> • La clientèle « aspirationnelle » • A la recherche d'une nouvelle synthèse automobile ■ Un cahier des charges ambitieux mélangant les avantages de plusieurs univers ■ 3008, une appellation évidente... 	
Bases techniques - Des choix solides et innovants	12
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une plate-forme aboutie ■ Des innovations « structurantes » <ul style="list-style-type: none"> • La soudure laser • L'absorbeur <i>Bogé Wagon</i> • Optimisation de la masse ■ Une position de conduite idéale ■ To be, or not to be... 4 Wheel Drive ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Le Grip Control</i> • La technologie <i>HYbrid4</i> 	
Style et volumes extérieurs - Modernité et générosité	16
<ul style="list-style-type: none"> ■ Style : puissance protectrice ■ Des dimensions extérieures généreuses ■ Une aérodynamique optimisée 	
Vie à bord - Conduite et partage	18
<ul style="list-style-type: none"> ■ Poste de pilotage : des partis pris forts pour le plaisir du conducteur ■ Un habitacle généreux pour chaque passager <ul style="list-style-type: none"> • A chaque passager son territoire • Une ambiance lumineuse soignée, de jour comme de nuit • Une acoustique particulièrement étudiée • Un grand confort d'assise • Une climatisation intelligente • De nombreux rangements • Une multitude d'attentions 	

■ **Intérieur *Multiflex* : simple, efficace et multi-usage**

- Le volet de coffre inférieur (*hobby*)
- Le plancher de coffre à trois positions
- Un plancher plat, du *hobby* à la planche de bord
- Une capacité de chargement hors normes
- Ultimes attentions du coffre

Equipements et aides à la conduite – Des solutions simples et high-tech au service du plaisir, de la sérénité et de la sécurité **26**

■ **L’affichage tête haute (*Head Up Display*)**

■ **Le *Distance Alert***

■ **Le frein de stationnement électrique automatique**

■ **L’aide au démarrage en pente (*Hill Assist*)**

■ **Les projecteurs bi-xénon directionnels**

■ **WIP... une offre multimédia de dernière génération**

■ **Aide au stationnement arrière ou avant/arrière**

■ **Autres équipements**

Liaisons au sol - Plaisir de conduite unique et motricité « off-road » **31**

■ **Le savoir-faire Peugeot au service de la 3008**

■ **Le *Dynamic Rolling Control* : un contrôle optimal du roulis**

■ **Le *Grip Control* : une motricité « off-road » intelligente**

■ **Pneumatiques : trois typages distincts**

■ **Une direction précise et informative**

■ **Un freinage efficace**

Groupes motopropulseurs – Une gamme moderne, performante, économique et respectueuse de l’environnement **36**

■ **Moteurs diesel HDi FAP**

■ **Moteurs essence**

Sécurité – Un très haut niveau de sécurité primaire, secondaire et tertiaire **39**

■ **Une structure optimisée**

■ **Des moyens de retenue performants**

■ **Sécurité tertiaire : toujours un temps d’avance**

Gamme, teintes et garnissages – Une gamme simple et cohérente **42**

■ **Gamme**

■ **Teintes de caisse**

■ **Les ambiances et les habillages intérieurs**

Caractéristiques techniques **44**

Dessins techniques **45**

3008

Le crossover by PEUGEOT



La Peugeot 3008 est un crossover compact et volumique. Elle représente une offre nouvelle et innovante, non seulement au sein de la gamme Peugeot, mais aussi sur l'ensemble du marché automobile actuel.

Assemblée dans l'usine de Sochaux, dans l'est de la France, elle tire son concept et ses prestations de tout le savoir-faire et de toutes les valeurs de la marque au Lion.

La 3008 se positionne à la croisée des chemins entre plusieurs univers existants : celui des SUV, des monospaces ou encore des berlines. Produit de ce métissage, elle tire de ses origines les points les plus forts et adopte de surcroît un certain nombre de technologies inédites (*Dynamic Rolling Control*, *Grip Control*...) lui permettant de conjuguer des prestations souvent jugées antinomiques (plaisir de conduite à bord d'un véhicule « haut », motricité améliorée tout en respectant l'environnement...).

Par cette synthèse anticonformiste et ses partis pris stylistiques, la 3008, conçue comme un véhicule de conquête, apporte des solutions originales et une polyvalence optimale à des clients en quête à la fois de modernité, de praticité et de plaisir de conduite.

Protectrice, multi-usage et valorisante, la Peugeot 3008, crossover sous tous ses aspects, explore de nouveaux territoires automobiles.

PEUGEOT 3008, CROSSOVER PAR SON ARCHITECTURE ET PAR SON STYLE EXTÉRIEUR MÉTISSANT PLUSIEURS GENRES AUTOMOBILES

L'architecture de la 3008 réussit à combiner un volume monocorps à pare-brise avancé avec des éléments empruntés au monde des SUV, comme son **volet de coffre inférieur** (ou *hobby*), ses vitrages latéraux plongeants, sa position de conduite haute...

Le style du véhicule parvient à sublimer cette hybridation des genres. Ses proportions équilibrées, ses lignes alliant à la fois dynamisme et robustesse, suggèrent son contenu novateur.

A l'avant, les gènes Peugeot sont réinterprétés pour s'adapter aux volumes généreux de la voiture tandis qu'à l'arrière, les larges flancs sculptés contribuent à asseoir visuellement la voiture sur la route.

A partir d'un certain niveau de finition, le véhicule reçoit des éléments de typage « off-road » avec, notamment, des inserts au niveau des longerons et des boucliers.

PEUGEOT 3008, CROSSOVER À L'INTÉRIEUR CAR VALORISANT POUR CHACUN DE SES OCCUPANTS, MODULABLE ET TECHNOLOGIQUE



Sous cette carrosserie volumique, le conducteur prend place derrière un poste de pilotage ergonomique particulièrement valorisant et évoquant l'univers des coupés haut de gamme, voire celui des **cockpits d'avion**.

Les passagers disposent d'un habitacle généreux, au confort très soigné (sur le plan de la posture, des sièges, de l'acoustique...), où chacun trouvera naturellement sa place. Pour encore plus de luminosité et de visibilité, ils peuvent bénéficier d'un large **toit en verre d'1,60 m²**.

Son intérieur **Multiflex** sait se transformer à volonté, grâce à son **plancher de coffre à trois positions** et à ses dossiers arrière escamotables. Lorsque ceux-ci sont rabattus, avec la **mise en tablette du dossier de passager avant**, la 3008 offre un **plancher parfaitement plat**, du *hobby* jusqu'à la planche de bord. Son volume de chargement passe ainsi de 512 l (ou 432 dm³ en norme VDA) pour le coffre sous tablette à 1 604 l (ou 1 241 dm³ VDA) derrière les sièges avant.

Pour ajouter à sa sérénité autant qu'à la sécurité de tous, le conducteur peut bénéficier, de série ou en option, de technologies rares, voire inédites sur le marché :

- système d'**affichage tête haute**,
- **Distance Alert** (permettant d'aider au respect des distances de sécurité inter-véhicules selon la vitesse),
- frein de stationnement électrique automatique,
- aide au démarrage en pente,

ou bien encore de la gamme des systèmes télématiques avec navigation (WIP Nav ou WIP Com 3D)...

PEUGEOT 3008, UN CROSSOVER PAR SES SENSATIONS DE CONDUITE UNIQUES ET PAR SA MOTRICITÉ « OFF-ROAD » INTELLIGENTE

Grâce au savoir-faire de la Marque et aux technologies employées, la 3008 offre des qualités routières dignes des meilleures berlines, ce qui constituait, à la base, **un véritable défi** pour un véhicule « volumique haut ».

Ainsi, tout a été mis en œuvre pour offrir, quelle que soit la version de la 3008, une tenue de route de premier ordre et ce, sans rien sacrifier du confort de ses passagers. La 3008 souhaite, en effet, **constituer une nouvelle référence** dans l'univers des véhicules compacts volumiques en termes de **plaisir de conduite** et de sécurité active.

Servies par une excellente rigidité de caisse, ses liaisons au sol sont composées d'un train avant pseudo Mac-Pherson et d'un train arrière à traverse déformable.

Associé aux deux motorisations les plus performantes (1,6 l THP et le nouveau 2,0 l HDi FAP), le système **Dynamic Rolling Control**, situé sur le train arrière, repousse les limites en termes de maîtrise des roulis, tout en conservant un confort d'amortissement optimal.

Autre innovation proposée, le système **Grip Control**, composé d'un antipatinage sophistiqué et de pneumatiques *Mud & Snow*, il permet l'optimisation de la motricité des deux roues avant de la 3008 pour de réelles utilisations « off-road ». Le conducteur dispose, dès lors, d'une molette paramétrable selon **cinq modes** : *Standard, Neige, Tout-chemin (Boue/Terre/Herbe humide), Sable* et *ESP off*.

PEUGEOT 3008, UN CROSSOVER RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Dès l'origine du projet, la recherche de la meilleure efficacité environnementale a constitué une préoccupation d'autant plus importante qu'il s'agissait d'un crossover.

L'aérodynamique a ainsi été particulièrement travaillée (**Cx de 0,296 seulement**), des solutions pour maîtriser la masse ont été mises en place (matériaux légers, soudure laser...) et des pneumatiques *Michelin* à basse résistance au roulement (issus de l'expérience 308) seront montés sur la majorité des versions.

Au cœur de l'éco-efficacité de la 3008, ses six groupes motopropulseurs disposent des technologies les plus évoluées sur leur marché, tant en essence (avec les 1,6 lVTi et THP développés en coopération avec *BMW Group*) qu'en diesel (1,6 l et 2,0 l HDi systématiquement associés au filtre à particules). La version la plus écologique affiche ainsi une consommation maîtrisée de seulement 4,9 l/100 km soit **130 g/km** de CO₂.

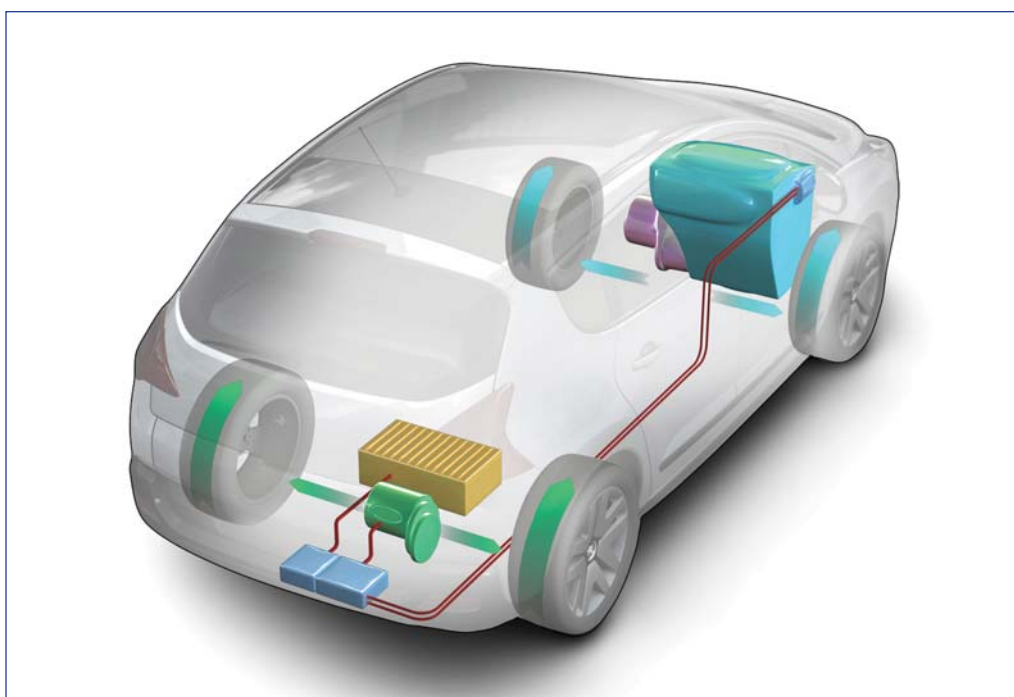
En 2009, l'offre de la 3008 se décomposera de la façon suivante :

En diesel HDi FAP :

- 1,6 l HDi FAP 80 kW (110 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique à 6 rapports – CO₂ : 137 g/km
- 1,6 l HDi FAP 80 kW (110 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique pilotée à 6 rapports – CO₂ : 130 g/km ⁽¹⁾
- 2,0 l HDi FAP 110 kW (150 ch), 340 Nm, boîte de vitesses mécanique à 6 rapports – Euro 5, CO₂ : 146 g/km ⁽¹⁾
- 2,0 l HDi FAP 120 kW (163 ch), 340 Nm, boîte de vitesses automatique à 6 rapports – Euro 5, CO₂ : 176 g/km ⁽²⁾

En essence :

- 1,6 l VTi 88 kW (120 ch), 160 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports – Euro 5, CO₂ : 165 g/km
- 1,6 l THP 110 kW (150 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique à 6 rapports – CO₂ : 176 g/km, puis 1,6 l THP 115 kW (156 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique à 6 rapports – Euro 5, CO₂ : 170 g/km ⁽²⁾



Enfin, dès 2011, la 3008 sera le premier véhicule du Groupe PSA Peugeot Citroën à bénéficier de la **technologie HYbrid4**, telle que dévoilée sur le concept-car *Prologue HYbrid4* lors du dernier Mondial de l'Automobile de Paris. Cette technologie, qui engendre une véritable rupture en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂, (de l'ordre de - 35 %), permet également à ses quatre roues d'être motrices grâce à la traction de son moteur thermique HDi FAP et à la propulsion d'un moteur électrique. Ce dernier autorise également un mode de roulage « tout électrique », donc sans aucune émission polluante.

(1) Disponibilité à partir de l'été 2009

(2) Disponibilité à partir de l'automne 2009, chiffres non homologués

PEUGEOT 3008, UN CROSSOVER SÉCURISANT

La 3008 est conçue pour offrir une sécurité maximale sur tous les plans :

- la sécurité primaire est garantie par des objectifs élevés en termes de comportement routier,
- la sécurité secondaire est basée sur une structure particulièrement optimisée (avec notamment la présence d'une triple voie d'efforts à l'avant ou de l'absorbeur *Bogé Wagon*) et sur des moyens de retenue performants (6 airbags...),
- la sécurité tertiaire est assurée par le service *Peugeot Urgence* qui peut localiser le véhicule et déclencher l'envoi des secours en cas d'incidents. Ce service, lancé depuis 2003, est associé gratuitement au nouveau système télématique *WIP Com 3D* disponible sur la 3008.

PEUGEOT 3008, UN CROSSOVER VALORISANT AVEC DES OBJECTIFS DE QUALITÉ AMBITIEUX

Fort des processus mis en place depuis le lancement de la 308, la **qualité, perçue et à l'usage**, a fait l'objet de toutes les attentions lors de la conception, de la mise au point et de la fabrication de la 3008.

Ainsi, un important plan de roulage de **3 millions de kilomètres** est en cours de réalisation pour recueillir toutes les informations susceptibles d'optimiser la qualité lors du lancement du véhicule. De même, des contrôles qualité particulièrement stricts ont été multipliés à chaque étape de la fabrication.

Cette exigence permanente et à tous les niveaux de la meilleure qualité aura une incidence positive sur la durabilité, la fiabilité et les coûts d'entretien de la 3008.

Elle aura une conséquence directe sur la notion de « **coût total de possession** », un facteur important pour de nombreux acheteurs, voire crucial pour la clientèle des flottes.

Le coût à l'usage et la valeur résiduelle du véhicule dépendront également de l'attractivité de la voiture, de son éco-efficacité et de ses coûts de réparation, des paramètres que la 3008 maîtrise avec de solides arguments.

PEUGEOT 3008, UN CROSSOVER DOTÉ D'UNE GAMME SIMPLE ET COHÉRENTE

Selon les pays, la gamme 3008 pourra se décliner en quatre niveaux de finition. Pour offrir le choix le plus large possible, elle sera proposée en neuf teintes de carrosserie et, en fonction du niveau, en deux ambiances différentes : *Tramontane* (gris anthracite) ou *Guérande* (gris clair bleuté). Celles-ci se déclinent avec des sièges en tissu, en cuir ou en « cuir intégral » avec planche de bord gainée.

Janvier 2009

Genèse

Le crossover Peugeot « T84 » : une réponse à de nouvelles aspirations



À L'ÉCOUTE DES TENDANCES

Exposé lors du dernier Mondial de l'Automobile de Paris, le concept-car *Prologue HYbrid4* était l'illustration d'une approche initiée plusieurs années auparavant.

En effet, quatre ans plus tôt, dans le cadre des réflexions sur son plan stratégique, et alors que les bases de la remplaçante de la 307 et de ses nombreuses silhouettes étaient jetées, la Marque réfléchissait à d'autres offres différenciées au sein du très vaste marché qu'est devenu le segment des véhicules compacts.

Dans l'élaboration d'un projet (et tout particulièrement lorsque celui-ci est appelé à constituer une offre nouvelle au sein d'une gamme pour conquérir de nouveaux marchés), une des étapes primordiales réside dans **l'écoute et la compréhension des attentes** des clients qui peut aboutir à une prise de risque au travers de **partis pris forts**.

La clientèle « aspirationnelle »

En sondant et en extrapolant les résultats d'études clientèles, il s'est rapidement avéré qu'il existe de réelles aspirations, de la part de certains acheteurs, pour des propositions autres que les catégories déjà existantes comme les berlines et les monospaces.

Le segment émergeant des SUV, porteur d'une image de modernité, de loisirs ou d'évasion, leur apparaît néanmoins trop éloigné de leur univers quotidien et de certaines valeurs toujours plus prégnantes, comme le respect de l'environnement.

Couples sportifs ou familles modernes, seniors ou jeunes actifs, cette clientèle potentielle n'a pas véritablement de profil identifié. Elle est, en tout état de cause, **à la recherche d'un véhicule à la fois moderne, statuaire et personnel**, délivrant un vrai plaisir de conduire et permettant de s'adapter à de **nombreux usages**, quelle que soit la situation de vie rencontrée. Ces utilisateurs aspirent, en somme, à un véhicule qui n'existe pas encore... une voiture offrant une synthèse automobile nouvelle.

A la recherche d'une nouvelle synthèse automobile

Ce constat renforce une idée partagée par les décideurs de la Marque : le futur de l'automobile passe inéluctablement par l'hybridation des concepts, aidé en cela par les innovations techniques.

Or, les « sorciers du Lion » ont souvent fait preuve d'une grande fécondité en matière de création de silhouettes nouvelles. En effet, au sein de la gamme Peugeot, l'imagination des stylistes et ingénieurs de la Marque a régulièrement donné naissance à des concepts forts, modernes et différenciants, engendrant des bénéfices multiples liant le plaisir à la polyvalence d'usage.

Citons, par exemple, l'architecture à pare-brise avancé (à partir de la 206), les silhouettes CC (coupé+cabriolet), SW (intelligence et luminosité dans un monde de breaks), ou encore les 307 et 308 (berlines modernes dotées d'une architecture semi-haute).

UN CAHIER DES CHARGES AMBITIEUX MÉTISSANT LES AVANTAGES DE PLUSIEURS UNIVERS

Un cahier des charges très précis et novateur est alors établi pour le projet qui prend le nom de code, en interne, de « T84 ».

La volonté, avec T84, est tout d'abord de réaliser un concept de véhicule volumique proposant des solutions originales et performantes pour une polyvalence maximale.

Il doit également apporter une synthèse unique entre plaisir de conduite, sécurité, potentiel d'aventures et de loisirs, tout en respectant l'environnement.

Il doit, au final, séduire aussi bien des clientèles en attente de modernité (les « early-adopters ») que des utilisateurs aspirant tout simplement à un véhicule qui leur apporte de la facilité d'usage au quotidien.

Pour ce faire, T84 se doit de réussir la combinaison entre plusieurs univers, afin de tirer de chacun d'entre eux les bénéfices souhaités :

- Le pare-brise avancé, le volume intérieur, la hauteur de la position de conduite, une modularité intelligente de l'intérieur... sont, ainsi, autant d'atouts du segment des **monospaces** à prendre en compte.



- Une ambiance intérieure valorisante pour le conducteur, une posture de conduite idéale, un comportement routier de premier ordre... sont des éléments importants du monde des **berlines** qui seront pris en référence.
- Des éléments de style évocateurs d'aventures, des attributs fonctionnels facilitant le quotidien comme un volet de coffre inférieur, une position de conduite haute et des technologies permettant des capacités « tout-chemin », sont des ingrédients « **SUV** » indispensables au concept désiré.
- Des technologies modernes et valorisantes inédites seront également développées, afin d'optimiser le confort et la sécurité des futurs utilisateurs.
- Enfin, le projet *T84*, plus qu'aucun autre au sein de la Marque, se doit de réduire au maximum son empreinte environnementale, par une aérodynamique optimisée, la maîtrise de sa masse, l'utilisation de pneumatiques à basse résistance au roulement... et l'adoption, à terme, d'une technologie hybride en pleine gestation au sein du Groupe PSA Peugeot Citroën : l'*HYbrid4*.

Le projet *T84* est ainsi conçu pour se situer à la croisée des chemins entre plusieurs silhouettes existantes.

Représentant une synthèse inédite sur le marché des véhicules « volumiques », il se positionne donc comme **un crossover d'un genre nouveau**.

3008, UNE APPELLATION ÉVIDENTE...



De par son positionnement, c'est tout naturellement que le projet *T84* prend l'appellation « **3008** ».

3 : identifie l'appartenance à la gamme moyenne compacte de Peugeot.

00 : le double zéro désigne une voiture différente et originale, en extension à la gamme « classique » de Peugeot.

8 : précise la génération au sein de la gamme actuelle.

Bases techniques

Des choix solides et innovants

UNE PLATE-FORME ABOUTIE

Le projet T84 est basé sur la plate-forme 2 du Groupe PSA Peugeot Citroën. Cette plate-forme, reconduite et optimisée continuellement, se distingue par sa grande rigidité, garante de la meilleure exploitation des ensembles mécaniques et des liaisons au sol, mais aussi d'un bon traitement acoustique et vibratoire.

Il s'agit ici de la plate-forme 2 dite « à empattement court », c'est-à-dire identique à la 308 berline, favorable aux objectifs en termes de compacité et de proportions stylistiques de la voiture.

DES INNOVATIONS « STRUCTURANTES »

La structure de la 3008 a été particulièrement étudiée pour permettre, non seulement une sécurité secondaire maximale, mais aussi, et c'est toute la difficulté sur un véhicule « volumique et haut », une rigidité digne d'une berline, afin d'exploiter pleinement les trains roulants, au bénéfice de la sécurité primaire et du plaisir de conduite chers à la Marque.

Autres paramètres de l'équation : réussir ce défi tout en maîtrisant la masse, intégrer certaines prestations dimensionnantes comme l'intégration d'un toit en verre et faciliter le travail des stylistes...

Pour ce faire, la 3008 bénéficie de toute l'expérience et de tout le savoir-faire du Groupe (voir chapitre « Sécurité ») mais également d'importantes innovations, tant dans la conception de certaines de ses parties que dans les procédés industriels d'assemblage.

La soudure laser

La technique de la soudure laser est utilisée lors du ferrage de la caisse de la voiture. Ce procédé consiste à souder par cordon continu plutôt que par points de soudure.

Il est appliqué au niveau des encadrements de portes et, surtout, d'une partie de l'anneau arrière.

Outre la garantie d'une excellente rigidité de caisse, cette technique ouvre la voie à de nouvelles possibilités lors de la conception, en permettant la réduction des surfaces de feuillures de tôles nécessaires lors de soudures classiques. Ceci engendre une réduction de masse de 5 kg sur l'ensemble de la voiture et permet d'optimiser la taille des vitrages et donc la visibilité pour le conducteur.

L'absorbeur *Bogé Wagon*

Pour aboutir à un porte-à-faux avant qui soit le plus réduit possible, tant pour favoriser le style que pour faciliter l'usage du véhicule au quotidien, il était nécessaire d'utiliser une poutre de réparabilité avec un rendement amélioré. L'absorbeur *Bogé* (du nom du détenteur du brevet) est une innovation permettant de répondre à ce cahier des charges.



Le principe réside dans le fait que deux absorbeurs, de formes coniques, situés entre la poutre primaire et le brancard, subissent, en cas de choc, une déformation programmée pour venir « s'écraser » au niveau de leurs supports, sans impacter le brancard, et donc le compartiment moteur.

Optimisation de la masse

L'objectif d'un niveau de sécurité maximale – tout en maîtrisant son impact sur la masse du véhicule – conduit à une utilisation importante de matériaux plus légers que l'acier ordinaire. Des tôles THLE (Tôle à Haute Limite Elastique) et UHLE (Ultra Haute Limite Elastique) incluant un nouvel acier « triphasé » dont la résistance augmente en fonction de la vitesse du choc, entrent ainsi pour 12,5 % du poids du véhicule.

Citons également le capot, qui est en aluminium (de même que la poutre d'absorption avant) et les ailes avant, en matériaux composites.

Dans cet esprit, le toit panoramique en verre feuilleté adopte, à l'instar de la 308 SW, une technologie d'épaisseur de verre de seulement 5 mm permettant un gain de près de 5 kg par rapport à une technologie classique, et ce, tout en conservant le même niveau de sécurité.

UNE POSITION DE CONDUITE IDÉALE

L'objectif qui vise à procurer un maximum de plaisir de conduite à l'utilisateur passe tout d'abord par l'optimisation de sa position de conduite. La volonté de reproduire une position de conduite ergonomique de type berline sur un véhicule plus haut, avec un angle volant confortable et permettant d'apprécier au mieux le comportement du véhicule, a conduit à imaginer, dès l'origine du projet, certaines solutions techniques originales.

Ainsi, **la colonne de direction de la 3008 est composée de trois cardans au lieu de deux afin d'assurer une position parfaite** du volant par rapport au conducteur.

De ce fait, alors que la hauteur nominale du « point œil » (hauteur de l'œil par rapport à la route) atteint 1 046 mm (soit 101 mm de plus qu'une 308), l'angle volant par rapport à l'axe du conducteur est de 24,8°, c'est-à-dire strictement identique à celui de la 308.

Tout est ainsi en place pour conférer à celui-ci une **position haute et ergonomique pour des sensations de conduites renouvelées.**

TO BE, OR NOT TO BE... 4 WHEEL DRIVE ?

La question de la motricité du véhicule s'est posée dès le cahier des charges initial puisque celui-ci imposait l'existence d'une motricité « tout-chemin ».

L'utilisation d'une technologie classique « 4x4 » n'était pas sans contrainte pour l'ensemble du programme : son implantation impactait l'habitabilité, la praticité et le style intérieur, des points souhaités très différenciants sur le véhicule.

De plus, le fonctionnement et la masse engendrée par la mise en œuvre de cette chaîne cinématique entraient en contradiction avec la volonté de maîtriser les coûts liés à l'usage, notamment en termes de consommation, afin de réduire au maximum les rejets de CO₂.

Pour résoudre cette équation, deux solutions ont été déployées : le *Grip Control* et l'*HYbrid4*.

Le *Grip Control*

Le *Grip Control* est un package innovant composé de pneumatiques 16" M+S (*Mud & Snow*) et d'un antipatinage intelligent gérant au mieux la motricité des roues avant, sur demande de l'utilisateur. Cet équipement offre au véhicule de réelles capacités pour s'extraire de situations où l'adhérence fait défaut (voir chapitre « Liaisons au sol »).



La technologie *HYbrid4*

Cette appellation désigne l'hybridation d'un moteur thermique avec un moteur électrique dont l'implantation mécanique originale permet la motricité des quatre roues.

En effet, si le moteur thermique trouve sa place sous le capot, entraînant les roues avant, le moteur électrique est placé sous le seuil du coffre, au niveau du train, afin d'entraîner les roues arrière.

Cette technologie permet donc non seulement une véritable rupture en termes de gains de consommation et d'émissions de CO₂ (de l'ordre de moins 35 %) mais aussi une motricité intégrale.

Ainsi, le concept-car *Prologue HYbrid4*, du Mondial de Paris, était-il présenté avec un moteur 2,0 l HDi FAP de 120 kW (163 ch) et un moteur électrique d'une capacité maximum de 27 kW (37 ch) soit une puissance totale de **147 kW (200 ch)** pour un couple maximal de 300 Nm à l'avant et 200 Nm à l'arrière. En dépit de ces performances, directement comparables à celles qui seraient obtenues avec un unique 2,2 l HDi FAP bi-turbo, sa consommation, en cycle mixte, est maîtrisée avec seulement **4,1 l/100 km pour 109 g/km de CO₂ !**

Vie à bord

Conduite et partage



La 3008 exploite sa carte « crossover » jusqu'au bout en conciliant des mondes jusqu'alors antinomiques : la valorisation du conducteur, le respect de chaque passager et une modularité étonnante.

POSTE DE PILOTAGE : DES PARTIS PRIS FORTS POUR LE PLAISIR DU CONDUCTEUR

En ouvrant la porte de la 3008, l'habitacle constitue une nouvelle source de surprise et de séduction pour son conducteur.

En effet, le poste de conduite, façonné pour certains détails à la manière d'un cockpit d'avion, est véritablement conçu autour de son utilisateur principal. Le plaisir de conduite est ainsi au cœur des préoccupations de la 3008. Cela s'exprime dans son style intérieur, sa position de conduite (voir chapitre « Bases techniques/Une position de conduite idéale ») et ses équipements.

En accord avec le grand pare-brise avancé du véhicule, le style de la planche de bord pure et élégante permet une vision particulièrement dégagée vers l'extérieur.

Les matériaux haut de gamme utilisés pour chaque partie, chaque détail, ont été choisis pour offrir une perception qualitative incontestable, tant visuellement que tactilement : peau de planche texturée, touches de chrome brillant ou satiné, façade noir nacrée brillant...

Le conducteur trouve ainsi sous ses yeux un combiné soigné où chiffres blancs sur fond noir et aiguilles blanches ou rouges sont rétro-éclairés en blanc. Selon la version, une grande matrice multifonction (ordinateur de bord, rappel de direction de la navigation...) prend place en son centre.

La console technique centrale s'affiche alors visuellement dans la continuité de ce combiné et va jusqu'à englober, d'un seul tenant, le levier de vitesses et la généreuse console séparant les deux sièges avant, faisant, ainsi, office de large accoudoir.

Le « pilote » peut ainsi, pleinement, prendre possession du territoire qui lui est intégralement dédié, dans l'esprit comme dans les faits, puisque chaque commande est à portée de sa main.

Selon les versions, il trouvera à sa disposition, au-dessus de la façade technique intégrant les consoles de climatisation et de systèmes audio ou télématiques, des *Toggle Switches*, c'est-à-dire des sélecteurs nécessaires au paramétrage du système d'affichage tête haute et du *Distance Alert*. Ils contribuent pleinement à l'ambiance aéronautique de l'ensemble, tout comme la lame de polycarbonate rétractable située dans le champ de vision de son utilisateur, où sont projetées les informations principales inhérentes au roulage.



UN HABITACLE GÉNÉREUX POUR CHAQUE PASSAGER

A chaque passager son territoire

L'habitacle volumique procure à chacun des passagers une aisance confortable.

Le passager avant, à l'instar du conducteur, bénéficie d'une position dominante, confortable pour apprécier les trajets au long cours. Il pourra notamment utiliser la poignée qui lui est dédiée, celle-ci étant idéalement placée dans le prolongement de la console centrale.

Les occupants avant et arrière disposent d'une largeur très confortable avec une largeur mesurée aux coudes de respectivement, I 476 et I 480 mm.

En outre, les passagers arrière disposent d'une place conséquente pour leurs jambes, aidés en cela par une longueur habitable (distance entre le pédalier avant et le siège arrière) de I 690 mm et des coques de sièges avant carénées. Ces sièges laissent, qui plus est, suffisamment d'espace à leur base pour qu'un adulte puisse facilement y loger ses pieds.

De même, la hauteur habitable arrière de 876 mm autorise, sans problème, la présence d'individus de grande taille.

Une ambiance lumineuse soignée, de jour comme de nuit

De jour, les occupants de la 3008 pourront profiter de la luminosité procurée par l'importante surface vitrée, dont les 1,70 m² du grand pare-brise panoramique.

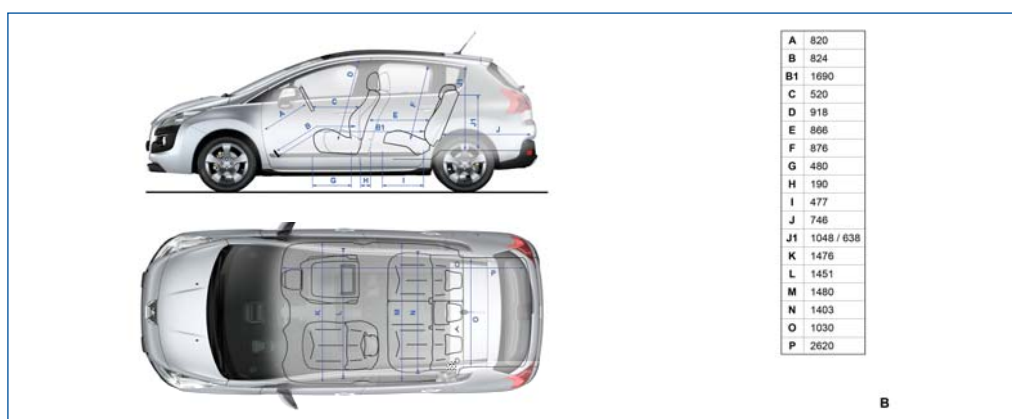
Disponible en option ou en série selon les niveaux, le gigantesque toit panoramique, dont la surface (1,60 m²) est quasiment équivalente à celle de la 308 SW, porte le vitrage total à **5,34 m²**, pour le plus grand bonheur de chacun des « spectateurs » occupant la 3008.

Ce toit en verre feuilleté surteinté, qui limite les transmissions lumineuses et énergétiques dans l'habitacle, s'étend en largeur sur un maximum de I 202 mm au plus près des ridelles latérales, et en longueur sur I 382 mm, rendant sa limite postérieure presque imperceptible pour les passagers arrière.

Ce « puits » de lumière est occultable avec un rideau enroulable dont le système est parfaitement intégré à l'arrière du pavillon. Ce rideau est commandé électriquement via une commande, située sur la console centrale avant, dotée des fonctions séquentielles et anti-pincement.

De nuit, ou à l'intérieur d'un parking, l'habitacle de la 3008 comprend un éclairage d'ambiance feutré et chaleureux, avec des sources lumineuses au niveau des caves à pieds avant, ainsi qu'une LED d'ambiance dans la console de pavillon. Lors de l'ouverture des portes, les seuils s'éclairent et lors du déverrouillage/verrouillage à la télécommande, les feux de croisement peuvent s'allumer quelques secondes (fonction « follow me home »). On trouve également, selon les versions, un éclairage d'accueil offrant un halo lumineux additionnel, grâce à des LED situées sous les rétroviseurs extérieurs.

L'ensemble est évidemment activable ou désactivable via la commande de paramétrage située en partie basse de la planche de bord, à gauche du volant.



Une acoustique particulièrement étudiée

A la base, la rigidité de la structure de la 3008, outre son apport bénéfique à la sécurité primaire et secondaire, participe également très fortement à l'acoustique du véhicule, afin d'éviter à la caisse d'entrer en résonnance avec les aspérités de la route.

Avec un pare-brise acoustique sur toutes les versions, des absorbants aux endroits « stratégiques » (notamment sous la planche de bord), le capotage de commandes de boîte de vitesses, le choix d'une double barrière d'étanchéité au niveau des joints des portes avant et arrière, un batteur de train arrière... tout est étudié pour offrir à la 3008 un confort acoustique de premier ordre.

De plus, certaines versions peuvent être dotées de vitres latérales feuilletées aux propriétés acoustiques. Celles-ci contribuent au filtrage des bruits aérodynamiques et extérieurs pour un confort acoustique haut de gamme.



Un grand confort d'assise

Les sièges avant de la 3008 ont été particulièrement travaillés pour offrir un confort et un maintien latéral de référence. Pour ce faire, l'emploi de mousses bi-densité a été déployé afin d'offrir le meilleur confort et la meilleure inscription au niveau du dossier et des assises, tout en assurant un solide maintien au moyen de bourrelets latéraux plus fermes.

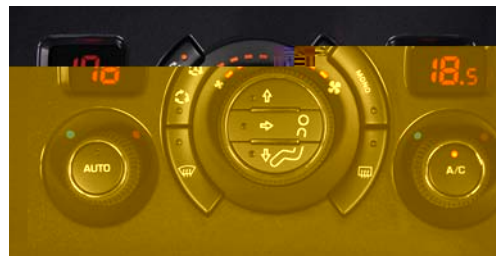
Les sièges sont disponibles avec réglage lombaire. En cuir, ils disposent en plus de nappes chauffantes. Le siège en cuir du conducteur peut également être réglable électriquement suivant quatre axes.

Pour le confort de tous les gabarits, ils coulissent sur 190 mm et offrent une course verticale de 47 mm grâce au levier de réhausse actif.

Le confort des sièges arrière n'est pas en reste malgré la modularité offerte par la cinématique ingénieuse des assises. Ils sont également réalisés en utilisant la technique bi-densité.

Une climatisation intelligente

La 3008 bénéficie du groupe de climatisation le plus performant de la plateforme 2. L'importante diffusion d'air émane des quatre aérateurs de la planche de bord, de rampes de chauffage à destination des pieds des occupants avant et arrière et de deux aérations à ailettes orientables pour les passagers arrière.



La climatisation se décline en deux niveaux : manuelle (avec filtre à poussières et à pollens), ou automatique.

Cette dernière peut-être réglée individuellement par chacun des passagers avant (réglage bi-zone) et dispose d'un nouveau système, **l'Air Quality Sensor (AQS)**. Cette fonction, liée à une sonde de qualité de l'air située en amont de l'entrée d'air habitacle, commande automatiquement la fermeture du volet de recyclage en cas de détection de variation du niveau de pollution extérieur.

De nombreux rangements

A l'intérieur de l'habitacle, à la disposition des passagers, la 3008 offre les rangements suivants, **totalisant près de 50 l** de volume utile.

A l'avant :

- Un gigantesque volume, offert dans la **console centrale**, sous l'accoudoir avant, permet « d'engouffrer » une bouteille d'1,5 l, des cartes routières, des CD, etc., et ce, grâce à sa contenance de **13,5 l**. Un petit panier de compartimentage amovible autorise également, en son sommet, le dépôt de petits objets (téléphone portable, appareil photo, monnaie...).



- La boîte à gants met à la disposition du passager un volume de 4,1 l.
- Un logement fermé situé en dessous du volant, intégrant le livret de documentation du véhicule, bénéficie d'un volume de 3,7 l.
- Deux larges bacs de porte, de 7 litres chacun, absorbent sans problème et en même temps une bouteille d'eau d'1,5 l et une bouteille de 0,5 l.
- Deux profondes empreintes de gobelets ou de cannettes sont présentes sur la console centrale (une seule lorsque l'option *Grip Control* est présente, le sélecteur de mode d'antipatinage venant en lieu et place de celle de gauche). Une « poubelle » amovible à couvercle, en série sur toutes les versions, peut également venir s'y insérer.
- Un range-lunettes capitonné est fixé sur l'arc de pavillon, au-dessus de la porte du conducteur.
- Un filet de rangement sur le côté droit de la console centrale, à la disposition du passager avant.

A l'arrière les rangements présents sont :

- Deux trappes ouvrant sur des logements de 3,8 l à droite et 3,3 l à gauche, sous les pieds des passagers arrière (à partir du 2^e niveau).
- Des filets sur les coques de chacun des 2 sièges arrière.
- Deux bacs de porte de 2,5 l chacun, autorisant le logement d'une bouteille de 0,5 l.

Une multitude d'attentions

L'habitacle de la 3008 recèle de nombreuses autres attentions pour le bien-être de ses occupants. Citons les exemples suivants :

- La présence de **3 prises 12V** (à l'avant sur la console centrale, à l'arrière de celle-ci pour les passagers du deuxième rang ainsi que dans le coffre).
- Les 2 passagers latéraux arrière disposent d'un accoudoir central, celui-ci donnant un accès vers le coffre pour faire office de « **trappe à skis** ».
- Selon les versions, les occupants arrière peuvent bénéficier de stores latéraux et/ou de vitres surteintées.

INTÉRIEUR *MULTIFLEX* : SIMPLE, EFFICACE ET MULTI-USAGE

Tout est étudié sur la 3008 pour offrir un espace de chargement facilement accessible, intelligent et tourné vers tout type de loisirs.

Le volet de coffre inférieur (*hobby*)

Le coffre est aisément accessible grâce à sa découpe en deux parties, avec un hayon dont la taille autorise une manipulation facile et ce, dans tous les endroits, et un volet de coffre inférieur.

Ce (*hobby*) peut, tout à la fois, servir pour faciliter le chargement d'objets lourds ou pour s'asseoir dessus le cas échéant (par exemple, pour chausser des rollers, des chaussures de randonnée...) puisqu'il peut supporter une charge de 200 kg répartie sur sa surface.

Le plancher de coffre à trois positions

Le coffre de la 3008 offre la possibilité d'être facilement compartimenté grâce à son plancher dont la hauteur est modulable selon trois altitudes. Une innovation brevetée, simple et inédite sur le marché, qui facilitera grandement l'usage du véhicule au quotidien.



Au « **niveau 1** », le plancher mobile, qui peut évidemment être extrait du véhicule si besoin, se positionne au fond du coffre, pour offrir l'espace de chargement le plus large possible.

Au « **niveau 2** », le plancher est aligné avec le *hobby* ouvert. 25 % du volume total du coffre est alors disponible sous ce plancher, et donc 75 % entre le plancher et le cache-bagages. Cette position autorise un plancher parfaitement plat, du *hobby* jusqu'à la planche de bord, lorsque les dossiers arrière et avant passager sont escamotés.

Au « **niveau 3** », le plancher mobile est placé dans l'alignement du *hobby* fermé. La répartition du volume total du coffre est alors de 45 % sous ce plancher et de 55 % sous le cache-bagages.

Dans ces deux dernières positions, l'utilisateur pourra ainsi compartimenter, ou cacher, à son gré, ce qu'il met dans son coffre.

Pour accéder au volume de chargement situé sous le plancher mobile, ce dernier peut être placé en position fixe « ouverte ».

Conçu en matériau composite (nid d'abeille), ce plancher est résistant et léger (3,5 kg), ce qui permet une maniabilité et une simplicité d'usage très appréciable au quotidien.

Enfin, il comporte 4 anneaux chromés où peut venir s'arrimer le filet de coffre.



Un plancher plat, du *hobby* à la planche de bord

La 3008 peut offrir un **plancher de coffre parfaitement plat, du *hobby* jusqu'à la planche de bord**, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- Le plancher de coffre est positionné à son 2^e niveau (voir chapitre précédent).
- **Les dossiers arrière** sont escamotés. Ceux-ci bénéficient en effet d'une cinématique extrêmement simple et très ingénieuse, actionnables via des commandes situées dans le coffre ou en haut des dossiers arrière. Ces assises sont fractionnées en 2/3 (à gauche) et 1/3 (à droite) pour offrir une modularité maximale.
- **Le dossier du siège avant est mis en tablette** (équipement disponible en série à partir de l'automne 2009).

Dans cette configuration, la 3008 offre alors une longueur de chargement qui peut aller jusqu'à 2,62 m (*hobby* fermé).

Une capacité de chargement hors normes

Outre son plancher mobile, le coffre de la 3008 est facilement exploitable avec une largeur quasi-constante de 1 030 mm et une capacité, sous le cache-bagages, de **512 l** en eau (ou 432 dm³ en norme VDA).

Ce volume comprend un rangement ouvert à sa droite et un logement fermé à gauche (de 4,5 l en eau et 2 dm

Equipements et aides à la conduite

Des solutions simples et high-tech
au service du plaisir, de la sérénité et de la sécurité

Outre son concept innovant, la 3008 comprend des équipements rares, voire inédits dans le segment des véhicules compacts.

L'AFFICHAGE TÊTE HAUTE (HEAD UP DISPLAY)

Les informations essentielles à la conduite sont projetées, depuis l'arrière de la casquette du combiné, sur une lame translucide en polycarbonate, traitée antireflets.

Le conducteur accède ainsi aux informations relatives à sa vitesse, au régulateur/limiteur de vitesse et au *Distance Alert*, sans avoir besoin de quitter la route des yeux. Outre le confort d'utilisation procuré au conducteur sur tous ses trajets, longs ou quotidiens, ceci engendre un réel bénéfice en termes de **sécurité primaire** (nul besoin de quitter la route des yeux, et accommodation immédiate de la vue entre la route et la lame).



L'inclinaison, l'escamotage et la luminosité des indications projetées sur la lame transparente, sont paramétrables à partir des *Toggle Switches* de la façade technique.

Ce système, en série dès le niveau 3 de la gamme, contribue à l'effet « cockpit d'avion » du poste de conduite.

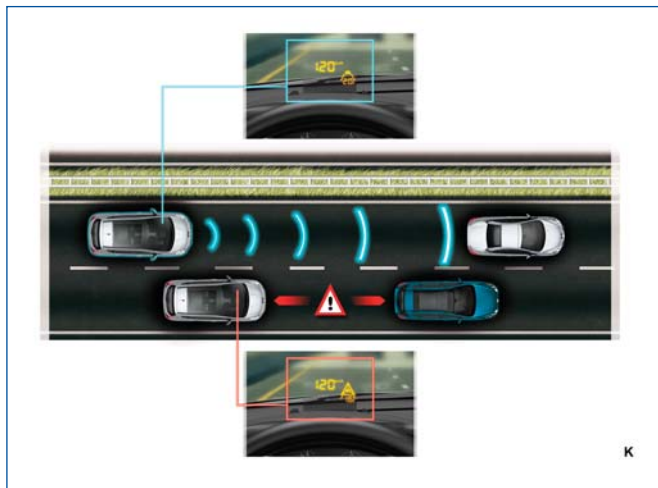
La 3008 démocratise ainsi une fonctionnalité pour l'heure disponible uniquement dans les segments haut de gamme, avec un dispositif où toutes les informations sont, qui plus est, parfaitement localisées sur une surface dédiée.

LE DISTANCE ALERT

Couplé à l'afficheur tête haute, ainsi qu'à un radar spécifique situé à l'avant du véhicule, le *Distance Alert* vient compléter des systèmes d'aides à la conduite existants comme le régulateur/limiteur de vitesse.

Ce système permet d'aider le conducteur à respecter les distances de sécurité par rapport au véhicule qui le précède et ce, en fonction de sa vitesse. En effet, outre son intérêt

vis-à-vis du respect des réglementations en vigueur entraînant des sanctions plus ou moins lourdes selon les pays, le système se veut pédagogique : l'utilisateur peut apprécier la distance



de sécurité optimale nécessaire et conseillée.

En France, sur autoroute, **le non-respect des distances de sécurité est à l'origine de la moitié des accidents corporels**. De même, en conditions de trafic dense entre 80 et 120 km/h, des études révèlent que 60 % des conducteurs français roulent en deçà de deux secondes d'intervalle.

Or, on peut considérer que sur ces deux secondes, en cas

d'incident, le conducteur mettra une seconde pour réagir puis une seconde pour effectuer un freinage d'urgence. Il est donc nécessaire de toujours conserver une distance de sécurité avec le véhicule précédent.

Cette distance doit être proportionnelle à la vitesse puisque, en deux secondes, le véhicule parcourt 56 m à 100 km/h, 72 m à 130 km/h... C'est cette mesure que le *Distance Alert* traduit en temps réel, pour signifier le risque de danger potentiel.

Sa plage de fonctionnement est comprise entre 70 et 150 km/h, et l'alerte inter-distance est paramétrable (entre 0,9 et 2,5 s selon la réglementation du pays).

Le système est non intrusif (alerte visuelle dans l'afficheur), c'est-à-dire qu'il s'agit d'une simple information à destination du conducteur qui reste maître de son véhicule.

LE FREIN DE STATIONNEMENT ÉLECTRIQUE AUTOMATIQUE

Présent en série sur toutes les motorisations, le frein de stationnement électrique a permis l'architecture et le dessin moderne de la planche de bord, procurant un volume supplémentaire de rangement de 13,5 l à l'intérieur de la console centrale.

Son utilisation bénéficie également au confort d'utilisation du conducteur : lors du démarrage, dès lors que celui-ci commence à accélérer, le frein à main se desserre automatiquement. A la coupure moteur, le frein s'actionne également de lui-même.

Un calculateur, en liaison avec l'ESP, gère le dosage de l'effort à appliquer, en fonction de la pente, pour immobiliser le véhicule. Celui-ci reste en veille durant le temps de l'immobilisation pour réajuster, si nécessaire, l'effort de serrage. Il est toutefois permis à l'utilisateur de forcer le serrage en maintenant appuyée la commande de frein (masse remorquée, transport sur camion, bateau...).

En cas d'arrêt du véhicule sans coupure de contact, la commande électrique, située à portée de main du conducteur, est actionnable manuellement. Le desserrage manuel implique ensuite d'être pied sur le frein.

L'automatisation de la fonction reste désactivable via le menu de paramétrage (notamment pour les climats froids).

L'AIDE AU DÉMARRAGE EN PENTE (*HILL ASSIST*)

La 3008 dispose systématiquement de l'aide au démarrage en pente (ou *Hill Assist*), au bénéfice du confort d'utilisation et d'une sécurité accrue.

Grâce à son dialogue permanent avec l'ESP, cette fonction permet, lorsque le véhicule est dans une pente, son maintien à l'arrêt pendant deux secondes après avoir lâché la pédale de frein, ce qui laisse le temps au conducteur de lever son pied du frein et d'appuyer sur la pédale d'accélérateur.

Ceci sécurise les manœuvres et facilite grandement l'utilisation de la voiture par le conducteur en marche avant (démarrage en côte) comme en marche arrière (par exemple, pour effectuer un créneau en pente descendante). Le système fonctionne dès que la pente atteint 3 %.

Outre ces équipements novateurs, la 3008 profite également des technologies récentes inaugurées sur les derniers véhicules de la Marque.

LES PROJECTEURS BI-XÉNON DIRECTIONNELS

Ces projecteurs au xénon offrent une lumière blanc-bleuté permettant de tripler le flux d'une lampe standard, améliorant ainsi la conduite de nuit.

Ils sont associés à un correcteur de site automatique ainsi qu'à des lave-projecteurs.

Leur module elliptique comprend un occulteur qui lui permet d'assurer les fonctions code et route. Ils sont munis d'une fonction directionnelle qui améliore significativement la vision dans les courbes. En outre, ils sont asservis à la vitesse du véhicule comprise entre 5 km/h et 160 km/h pour s'adapter aux différentes conditions d'utilisation. Cette fonction procure la sensation agréable que le système anticipe le prochain virage pour rendre ainsi la conduite de nuit plus confortable et plus sûre.

A noter que, au niveau de l'éclairage, toutes les 3008 comprennent une lampe dédiée au mode diurne, activable/désactivable dans le menu de paramétrage.

WIP... UNE OFFRE MULTIMÉDIA DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

La gamme télématique appelée WIP (World In Peugeot) se décline, sur la 3008, en plusieurs propositions.

L'autoradio *WIP Sound* et le *WIP Plug*

L'autoradio *WIP Sound* comprend un lecteur CD MP3 et une prise Jack dans l'accoudoir pour connecter un baladeur numérique. Il peut être associé à l'option *WIP Plug*, qui permet le pilotage et la connectivité de tout type de baladeur numérique via une prise USB située, elle aussi, dans l'accoudoir.

Six haut-parleurs lui sont associés :

- 2 tweeters implantés sur la partie supérieure de la planche de bord,
- 2 HP Ø 165 mm implantés dans les panneaux de portes avant (15W),
- 2 HP Ø 165 mm « large bande » implantés dans les panneaux de portes arrière (15W).

Aussi, pour repousser les limites en termes de **maîtrise du roulis** sur les deux motorisations les plus performantes (**1,6 l THP et nouveau 2,0 l HDi FAP**), un tout nouveau système, le **Dynamic Rolling Control**, a été développé en collaboration avec la société KYBSE®.

Cette technologie, inédite à ce niveau de gamme, permet à la 3008, en cohérence avec le potentiel de ses deux versions essence et diesel les plus puissantes, d'accentuer encore davantage ses qualités dynamiques, et ce, tout en conservant un niveau de confort élevé.

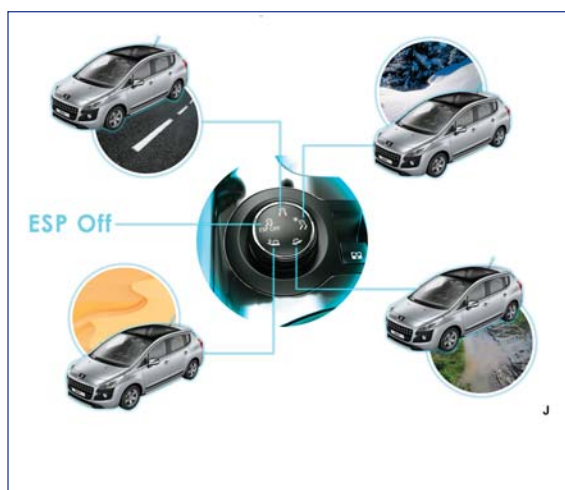
Ce système, hydraulique passif, comporte un module central de liaison entre les deux amortisseurs arrière, intégré au-dessus de la traverse de train. Ce module, à la manière d'un troisième amortisseur, se compose d'un piston flottant et d'une chambre de compensation. L'ensemble est pressurisé à 20 bar.

Dans les courbes ou lors d'évitements (phase de roulis), ce système assure le transfert hydraulique entre les amortisseurs arrière droit et gauche (le piston central ne coulisse pas). Ceci permet d'augmenter les lois d'amortissements pour virer le plus « à plat » possible, au bénéfice de la maîtrise des mouvements de caisse et donc de la sécurité active.

En ligne droite (phase de pompage potentiel), les deux amortisseurs arrière classiques sont sollicités de façon identique et le piston flottant coulisse alors sous la pression de ces compressions. Ceci permet une loi d'amortissement optimale pour préserver le confort des occupants.

Le *Dynamic Rolling Control* accroît ainsi le plaisir de conduite tout en préservant le confort au quotidien grâce à une excellente filtration de la route.

LE GRIP CONTROL : UNE MOTRICITÉ « OFF-ROAD » INTELLIGENTE



La philosophie « crossover » de la 3008 s'exprime également au travers de son système de motricité, le *Grip Control*.

Ce package associe un système d'antipatinage évolué et des pneumatiques *Mud & Snow*.

Disponible en option, il peut être choisi par les utilisateurs en quête d'un véhicule bénéficiant de capacités « off-road » accrues, avec une motricité significativement supérieure à celle d'un véhicule « classique », quel que soit le type de terrain rencontré.

Le but du système est d'optimiser la motricité des deux roues avant, via un antipatinage perfectionné (développé avec Bosch et breveté), intégré au sein du calculateur de l'ESP. **Cinq modes** sont proposés au conducteur, accessibles via une commande dédiée sur la console centrale.

- Le **mode Standard**, où l'ESP est calibré pour un niveau de patinage faible basé sur différentes adhérences habituellement rencontrées sur route.
- Le **mode Neige** adapte sa stratégie aux conditions d'adhérence rencontrées pour chacune des deux roues avant au démarrage.

En phase de progression, le système optimise le patinage pour garantir la meilleure accélération possible en fonction de l'adhérence disponible.

Le retour au mode *Standard* s'effectue au-delà de 50 km/h.



- Le mode **Tout-chemin** (boue, chemin de terre, herbe mouillée...) autorise, lors du démarrage, beaucoup de patinage sur la roue la moins adhérente pour favoriser l'évacuation de la boue et retrouver du grip. Parallèlement, la roue la plus adhérente est gérée de façon à passer le plus de couple possible. Le report de couple entre les roues avant peut aller jusqu'à 100 %, bien au-delà des seuils figés d'un différentiel à glissement limité (DGL).

En phase de progression, le système optimise le patinage pour répondre au mieux aux sollicitations du conducteur.

Ce mode est actif jusqu'à 80 km/h.

- Le mode **Sable** autorise un peu de patinage sur les deux roues motrices de façon simultanée pour faire progresser le véhicule et limiter les risques d'ensablement. Là encore, l'effet induit par ce mode est supérieur au système DGL. Ici, le mode *Standard* se reconnecte automatiquement au-dessus de 120 km/h.
- Le mode **ESP Off** laisse la possibilité de déconnecter le contrôle dynamique de stabilité (ESP) et l'aide à la motricité (le *Grip Control*) jusqu'à 50 km/h pour redonner une autonomie complète au conducteur. Au-delà, le mode « ESP Standard » se reconnecte automatiquement.

Le *Grip Control* inclut des **pneumatiques Michelin Latitude Tour HP « Mud & Snow » de 215/60 R16**, également adaptés à l'utilisation « off-road » (voir chapitre suivant).

PNEUMATIQUES : TROIS TYPAGES DISTINCTS

16" : des pneumatiques polyvalents associés au *Grip Control*

Le pneumatic *Michelin Latitude Tour HP « Mud & Snow »* de 16" (215/60 R16) est inclus avec l'option *Grip Control*. De par sa polyvalence sur tous les terrains, ce pneu favorise le fonctionnement optimal du système d'antipatinage dans chacun de ses modes.

Ce pneumatic fait appel à une technologie *Michelin* spécifique. Il s'agit des nouvelles lamelles *StabiliGrip*. Elles ont la propriété de s'arrimer entre elles pour garantir la stabilité de la gomme en contact avec la route. Ainsi, le *Michelin Latitude Tour HP* contribue au comportement de la voiture, dans toutes les conditions d'utilisation, tout en préservant le confort des passagers.

Le marquage « M+S » (pour *Mud & Snow*) apposé sur le flanc du pneu indique cette polyvalence d'usage. Il répond à la réglementation allemande qui impose un équipement adapté aux conditions hivernales.

17" : les pneumatiques *Michelin* à basse résistance au roulement

Employées pour la première fois au monde lors du lancement de la 308 avec les *Michelin Energy Saver* de 15" et 16", les technologies permettant une réduction de la résistance

au roulement ont été adaptées, sur la 3008, aux pneumatiques *Michelin* portant le label *Green X*.

Avec cette monte 225/50 R17, ces technologies **permettent d'économiser près de 0,2 l de carburant** aux 100 km en cycle mixte, soit une réduction de plus de **4 g/km de CO₂** (par rapport à des pneumatiques classiques de même dimension).

Ce résultat est le fruit de l'étroite coopération entre *Michelin* et Peugeot, *Michelin* ayant dédié une équipe technique spécifique au projet *T84* pour atteindre cet objectif.

En réduisant la résistance au roulement de près de 20 %, ces pneumatiques permettent de diminuer la quantité d'énergie pour faire rouler le véhicule. Le défi a été d'obtenir cette performance en faisant progresser le niveau d'adhérence tout en proposant la plus grande longévité kilométrique du marché.

18" : le maximum de sensations de conduite

Pour les conducteurs les plus exigeants en termes de sensations de conduite, les pneumatiques *Continental* de 235/45 R18 sont disponibles en série ou en option selon les niveaux de finition.

UNE DIRECTION PRÉCISE ET INFORMATIVE

Outre le fait de bénéficier de trois cardans au lieu de deux sur sa colonne, au bénéfice de la position de conduite du conducteur, la direction se veut, avant tout, conforme au savoir-faire reconnu de la Marque en la matière. Précise, elle assure également une excellente remontée d'information, au bénéfice d'une excellente prise en main.

De type pignon-crémaillère, son assistance variable est pilotée par un groupe électropompe (GEP) hydraulique dont l'assistance varie en fonction de la vitesse de la voiture du véhicule, de la vitesse de rotation du volant et de la température d'huile de la direction. Ceci permet une adaptation permanente de l'effort à fournir, et facilite ainsi les manœuvres à basse vitesse.

Deux types de GEP correspondant à deux types de puissance sont déclinés au sein de la gamme 3008. La motorisation 2,0 l HDi FAP dispose ainsi d'un GEP d'une puissance de 710 watts tandis que celui des trois autres moteurs (1,6 l HDi FAP, 1,6 l VTi et 1,6 l THP) offre une puissance de 650 watts. Ceci permet un paramétrage particulièrement optimal en fonction de la motorisation et donc de la masse du véhicule, pour un meilleur agrément et une excellente maniabilité.

UN FREINAGE EFFICACE

À l'avant, le freinage est assuré par des disques ventilés largement dimensionnés de 283 mm de diamètre et 26 mm d'épaisseur sur les versions 1,6 l VTi et 1,6 l HDi FAP, et de 302x26 mm pour les 3008 1,6 l THP et 2,0 l HDi FAP. Les étriers de freins avant ont un diamètre de piston de 57 mm pour permettre un bon niveau de « mordant », de dosabilité et d'endurance. L'arrière est équipé de deux disques de 268x12 mm.

Le véhicule est équipé en série d'un système ESP comprenant un antipatinage (ASR ou option *Grip Control*), l'aide au démarrage en pente (*Hill Assist*), le contrôle de stabilité (CDS), l'ABS, la répartition électronique de freinage (REF), et l'aide au freinage d'urgence (AFU).

Déconnectable, il se reconnecte automatiquement au-dessus de 50 km/h.

L'allumage automatique des feux de détresse en cas de forte décélération complète ce dispositif.

Groupes motopropulseurs

Une gamme moderne, performante, économique
et respectueuse de l'environnement



Avec six groupes motopropulseurs constitués autour de deux moteurs à essence, et de deux moteurs Diesel HDi FAP, la 3008 offrira, d'ici l'automne 2009, un choix large et performant pour répondre au mieux aux besoins de ses différentes clientèles.

Ces moteurs quatre cylindres disposent des technologies les plus évoluées dans leur catégorie. Ils sont ainsi tous coiffés d'une culasse dotée de deux arbres à cames en tête et de 16 soupapes.

Avec leur aide, la 3008 affiche des consommations et donc des émissions de CO₂ particulièrement maîtrisées par rapport à toutes ses concurrentes. Ainsi, la 3008 1,6 l HDi FAP 80 kW (110 ch) BMP6 ne consomme, en cycle mixte, que **4,9 l/100 km** soit seulement **130 g/km de CO₂**.

MOTEURS DIESEL HDi FAP

2,0 l HDi FAP : 110 kW (150 ch) BVM6 ou 120 kW (163 ch) en BYA 6 – DW10CTED4 ML6C ou AM6C

D'une cylindrée de 1 997 cm³, ce nouveau moteur développe une puissance maximale atteignant 110 kW à 3 750 tr/min (et même 120 kW lorsqu'il est associé à la boîte automatique à six vitesses) ainsi qu'un couple maximum généreux de 340 Nm à 2 000 tr/min.

Ce nouveau moteur, qui répond d'ores et déjà aux normes **Euro 5**, est une évolution profonde du « DW10B », le 2,0 l HDi de 100 kW (136 ch), connu sur d'autres modèles. Ainsi, la culasse, l'attelage mobile, l'admission, l'échappement, la distribution, le carter... ont été entièrement repensés. Pour obtenir de telles performances, ce moteur comprend également un turbocompresseur à géométrie variable, une pompe haute pression pilotée électroniquement (permettant une pression maximale de 2 000 bar dans la rampe commune selon la charge demandée) ou encore des injecteurs à solénoïde à huit trous.

Ce bloc mettra particulièrement en valeur le comportement routier de la 3008.

Ce 2,0 l HDi FAP est proposé avec une boîte six vitesses manuelle ou automatique. Cette boîte automatique à commande séquentielle « *Tiptronic system Porsche* » vient couronner l'offre diesel de la 3008. Dynamique et réactive, elle s'adapte au style de conduite de l'utilisateur et permet d'exploiter pleinement tout le potentiel de ce moteur.

1,6 l HDi FAP 80 kW (110 ch) BVM6 ou BMP6 – DV6TED4 MCM ou MCP

Développant une puissance maximale de 80 kW à 4 000 tr/min, ce bloc HDi de 1 560 cm³, équipé du filtre à particules se caractérise par son brio et sa souplesse d'utilisation avec un couple maximal de 240 Nm dès 1 750 tr/min (voire 260 Nm grâce à l'*overboost*).

Ces caractéristiques sont atteintes grâce à des technologies telles qu'un turbocompresseur à géométrie variable et un système d'injection directe à haute pression (jusqu'à 1 600 bar).

Ce bloc est accouplé avec deux **nouvelles boîtes de vitesses manuelle ou pilotée à six rapports apparues en 2008**.

Réalisée sur la base d'un cahier des charges ambitieux en termes de précision, de robustesse et de compacité, la « MCM » est **une boîte de vitesses manuelle** permettant à la 3008 de procurer un maximum d'agrément à son conducteur.

La version « robotisée » de celle-ci, la **BMP6**, permet la suppression de la pédale d'embrayage, et constitue ainsi une alternative économique aux boîtes automatiques classiques avec ses deux modes : manuel ou automatique. Réactive, elle permet de changer de rapport à tout moment en agissant sur le levier de vitesses ou sur les palettes situées derrière le volant. Intelligente, elle répond aux attentes des adeptes d'une conduite sans stress en passant elle-même les vitesses. En mode automatisé, la boîte de vitesses pilotée permet, grâce à sa gestion électronique optimisant le moment du passage des vitesses, un gain de consommation par rapport à une boîte manuelle classique.

Au final, ce moteur offre un excellent compromis entre performances et coût d'utilisation. Il consomme, ainsi, associé à cette BMP6, 4,9 l/100 km en cycle mixte soit **130 g/km de CO₂**.

MOTEURS ESSENCE

I,6 I THP 110 kW (150 ch) BVM6 – EP6DT MCM

Le I,6 I THP (pour « *Turbo High Pressure* »), d'une cylindrée de 1 598 cm³, vient servir le châssis de la 3008 en lui apportant une grande souplesse d'utilisation par son couple maximal de 240 Nm disponible dès 1 400 tr/min. Il lui assure un remarquable brio à bas régime et une puissance de 110 kW à 5 800 tr/min.

Son **turbocompresseur** de type Twin-Scroll combine de façon optimale les gaz d'échappement pour permettre une poussée maximale sur la turbine, tandis que son système **d'injection directe d'essence** à haute pression améliore la combustion et le rendement global du moteur.

Cet ensemble participe à une remarquable synthèse entre performances et consommations.

En outre, dès l'automne, une **version Euro 5** de ce moteur apparaîtra. Plus performant en termes d'environnement, il le sera aussi en termes de puissance (115 kW soit 156 ch).

Ce bloc est accouplé avec la **nouvelle boîte de vitesses manuelle à six rapports**.

I,6 I VTi : 88 kW (120 ch) BVM5 – EP6 BE

Le I,6 I VTi (*Variable Valve Lift and Timing injection*) est un moteur atmosphérique à injection indirecte disposant d'une puissance maximale de 88 kW à 6 000 tr/min et d'un couple maximum de 160 Nm à 4 250 tr/min. Ce couple est disponible de façon très homogène puisque, dès les bas régimes (2 000 tr/min), il atteint déjà 140 Nm, soit 88 % du couple maximum, assurant ainsi une large plage d'utilisation.

Outre son système de distribution à calage variable en continu (VVT) sur les arbres à cames d'admission et d'échappement, un système de levée variable des soupapes d'admission (issue de la technologie VALVETRONIC du *BMW Group*) permet de régler graduellement leur course maximale en fonction de la sollicitation de la pédale d'accélérateur. L'association des **deux VVT** combinés au **système de levée variable des soupapes d'admission** permet, au final, d'**améliorer le rendement thermodynamique** d'un moteur essence, en abaissant significativement ses consommations (surtout dans les phases de charge partielle), donc les émissions de CO₂, et en garantissant une réponse plus spontanée pour une plus grande souplesse du moteur.

A noter que dès son lancement sur la 3008, ce I,6 I VTi **répond aux normes Euro 5**.

Associé à une boîte de vitesses à cinq rapports, ce moteur offre ainsi à la 3008 un dynamisme appréciable, tout en préservant sa consommation.

Sécurité

Un très haut niveau de sécurité, primaire, secondaire et tertiaire

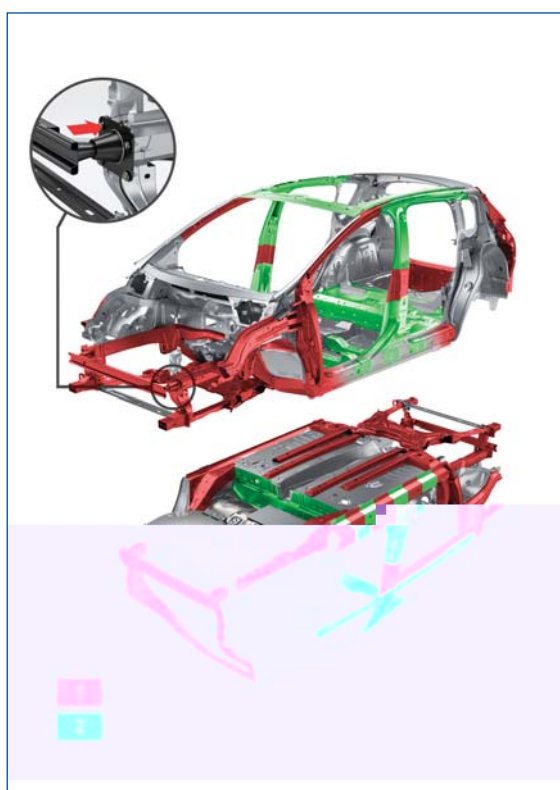
La 3008 bénéficie de toute l'expérience du Groupe et des dernières avancées technologiques permettant une sécurité maximale à tous les niveaux.

En sécurité **primaire** : l'excellente rigidité de la structure, les liaisons au sol performantes et les aides électroniques, confèrent à la 3008 un comportement de référence dans sa catégorie.

En sécurité **secondaire** : la structure de caisse est largement dimensionnée pour répondre aux chocs les plus sévères, comme ceux de l'EuroNCAP. La maîtrise des déformations de cette structure et les moyens de retenue permettent à la 3008 de viser les **cinq étoiles** dans le cadre du nouveau protocole EuroNCAP de 2009.

En sécurité **tertiaire**, la 3008 peut évidemment embarquer le service *Peugeot Urgence*, inclus avec le tout nouveau système télématique *WIP Com 3D*.

UNE STRUCTURE OPTIMISÉE



La 3008 est structurellement étudiée pour dissiper l'énergie d'un choc de façon programmée. Pour lui permettre d'atteindre des objectifs de sécurité élevés, elle intègre, notamment, une **triple voie d'efforts** à l'avant. La 3008 bénéficie également d'**absorbeurs BOGE**, une innovation permettant de respecter ses objectifs tout en maîtrisant la longueur du porte-à-faux avant (voir chapitre « Bases techniques/Des innovations structurantes »).

Le **but** de cet ensemble est de **protéger au maximum l'habitacle** (et ses occupants), de limiter les conséquences pour un piéton lors d'un choc et de **faciliter la réparabilité** ; ce qui a également une incidence directe sur les coûts d'assurance de la voiture pour son utilisateur.

Choc frontal

Le bloc avant est constitué d'une triple voie d'efforts, principe inauguré sur la 308 et composé de :

- une **voie basse**, qui vient dédoubler, par l'adoption de deux prolonges rajoutées sur le berceau, la classique voie haute constituée par des brancards, un principe issu de la technologie 407,
- une **troisième voie**, constituée de renforts situés au-dessus des passages de roues avant, dans le prolongement des montants de baies et des raidisseurs de frises de portes.

Ainsi, en cas de choc frontal, la répartition d'énergie se fait de 3/5^e par la voie principale, d'1/5^e par la voie basse et d'1/5^e par la troisième voie. Cette **triple voie d'efforts** va ensuite décrire une stratégie d'absorption déterminant l'empilage des efforts pour les transmettre, par des « chemins » pré-établis, vers des zones conçues pour résister : le tablier, le soubassement, les côtés de caisse, ou encore les raidisseurs de portes avant entretoisant les pieds avant et milieu. Ceci permet de constituer, autour de l'habitacle, une **cellule de protection des occupants**.

A noter également, la **colonne de direction est « collapsable »** : lors d'un choc, elle se rétractera en un point précis pour protéger le conducteur.

Choc latéral

Pour protéger au mieux les occupants lors d'un choc latéral, le montant central a été particulièrement renforcé. Le pied-milieu est en effet constitué de deux épaisseurs de tôle, l'une de type « THLE » (Très Haute Limite Elastique) et l'autre « UHLE » (Ultra Haute Limite Elastique).

Toutes les portes participent efficacement à la rigidification globale de la voiture en créant un solide entretoisement entre les pieds avant, milieu et le passage de roue arrière.

De même, des traverses situées au niveau du plancher, entre les côtés de caisse et l'entretoisement des longerons extérieurs, participent à la rigidité du véhicule.

Choc arrière

Au niveau du seuil de coffre, une poutre est intégrée pour absorber les chocs et assurer ainsi un bon niveau de réparabilité, et ce, malgré la présence du *hobby* affleurant avec le plancher de charge.

DES MOYENS DE RETENUE PERFORMANTS



En complément des performances de la structure en termes de résistance aux chocs, des éléments de protection sont développés afin de retenir et respecter le corps.

- **6 airbags** sont disponibles pour protéger les occupants :
 - 2 airbags frontaux adaptatifs d'une capacité de 40 l pour le conducteur et de 80 l pour le passager,

- 2 airbags latéraux (de 18 l chacun) protègent le thorax et le bassin des passagers avant,
- 2 airbags rideaux (de 30 l) pour la tête des passagers avant et arrière.
- **5 ceintures de sécurité à trois points d'ancrage** sont présentes ainsi que des alertes sonores de bouclage/débouclage, doublées visuellement par des pictogrammes :
 - aux places avant, les ceintures disposent de prétensionneurs pyrotechniques (dont une double prétension pour le passager, afin de mieux retenir le bassin en plus de la cage thoracique) et de limiteurs d'effort à tarage bas,
 - aux places arrière, des limiteurs d'effort équipent les ceintures latérales,
 - des appuie-tête avant en forme « portefeuille » et arrière, en virgule, optimisent le contact avec la tête en cas de choc.
- **2 fixations Isofix** sont disponibles sur les places latérales arrière pour accueillir des **sièges enfants** éponymes.

La 3008 dispose également d'une sécurité enfant électrique qui condamne aisément et en toute sécurité les portes et les vitres arrière. Cette fonction est associée aux vitres électriques arrière ou liée à la super-condamnation.

SÉCURITÉ TERTIAIRE : TOUJOURS UN TEMPS D'AVANCE

Le système télématique **WIP Com 3D**, disponible en option, permet en plus de ses fonctions audio, téléphone et navigation, l'accès à un service d'assistance et au service *Peugeot Urgence*.

Ce service d'appel d'urgence, qui localise précisément la voiture, est proposé gratuitement et sans limite de durée.

Les pays où il est actif à ce jour sont la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg et, depuis 2008, les Pays-Bas et le Portugal. Il permet une mise en relation avec un professionnel parlant la langue d'origine du client.

Ce service peut être sollicité manuellement ou automatiquement (en cas de déclenchement d'éléments pyrotechniques), ce qui permet l'intervention rapide des secours.

Depuis son lancement en 2003, *Peugeot Urgence* a **déjà secouru plus de 2 100 utilisateurs**.

En 2006, ce système d'appel d'urgence a été certifié conforme aux exigences de la sécurité civile française : il est agréé par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile (DDSC), dépendant du ministère de l'Intérieur français.

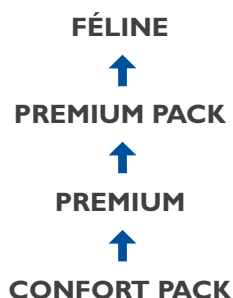


Gamme, teintes et garnissages

Une gamme simple et cohérente

GAMME

La gamme enveloppe se compose de quatre niveaux de finition, déclinés selon les marchés.



A signaler que, dès le troisième niveau, la 3008 est dotée, en série, des éléments de typage « off-road » (inserts chromés au niveau des boucliers et longerons) et des principaux nouveaux équipements (affichage tête haute, *Distance Alert...*).

TEINTES DE CAISSE

Neuf nuances composent la palette de teintes de la 3008.

L'Opaque vernie

Le Gris Hurricane

Les métallisées/nacrées

Blanc nacré (*)
Bleu Abysses
Gris Aluminium
Gris Shark
Brun Hickory (**)
Noir Perla Nera
Rouge Babylone
Vapor Grey (***)

(*) Disponible à l'automne 2009.

(**) Deux nouvelles couleurs dans la gamme Peugeot.

LES AMBIANCES ET LES HABILLAGES INTÉRIEURS

L'entrée de gamme (Confort Pack)

- **Ambiance monoton noire** (Tramontane)
 - planche de bord noire/décors noir laqué et inserts chromés,
 - tissu chaîne et trame noir **Sibayak** accompagné de tissu noir **Omni**.

Le milieu et haut de gamme (Premium/Premium pack/Féline)

Deux propositions d'ambiances :

- **Ambiance noire** (Tramontane) : **une valeur sûre**
 - planche de bord noire/décors noir laqué et inserts chromés,
 - tissu chaîne et trame **Ombrage** noir, accompagné de tissu noir **Omni**.
- **Ambiance claire gris bleuté (Guérande)** : **élégante, apaisante et moderne**
 - planche de bord noire en partie supérieure et **Guérande** en partie inférieure/décors noir laqué et inserts chromés,
 - tissu chaîne et trame **Guérande Ombrage**, accompagné de tissu **Guérande Omni**.

Les offres cuir optionnelles

L'offre cuir « classique » : sièges, accoudoirs de portes... disponible en noir ou **Guérande**.

L'offre cuir intégral :

- sièges en cuir noir avec partie supérieure de la planche de bord et frises de portes avant et arrière gainées de cuir noir,
- sièges en cuir **Guérande** avec partie supérieure de la planche de bord et frises de portes avant et arrière gainées de cuir noir.

Janvier 2009

Peugeot 3008

Caractéristiques techniques

Peugeot 3008 Caractéristiques techniques		ESSENCE				DIESEL							
		1,6 l VTi "120" BVM5 EP6 Euro 5		1,6 l THP "150" BVM6 (*) EP6DT		1,6 l HDi FAP "110" BVM6 DV6TED4		1,6 l HDi FAP "110" BMP6		2,0 l HDi FAP "150" BVM6 DW10DTE4 Euro 5		2,0 l HDi FAP "163" BVA6 (**) DW10CTED4 Euro 5	
GENERALITES	Cylindrée (cm³)	1 598				1 560				1 997			
	Puissance maxi en kW (ou ch)/régime (tr/min)	88 (120) / 6 000		110 (150) / 5 800		80 (110) / 4 000				110 (150) / 3 750		120 (163) / 3 750	
	Couple maxi (Nm)/régime (tr/min)	160 / 4 250		240 / 1 400		240 - 260 ⁽¹⁾ / 1 750				340 / 2 000			
	Boîte de vitesses	BE4 / 5N 5 manuelle		MCM / B 6 manuelle		MCM / C 6 manuelle		MCP / C 6 pilotée		ML6C 6 manuelle		AM6C 6 automatique	
	Catégorie administrative (CV)	7		9		6				8		10	
	Pneumatiques	215 / 60 R16 - 225 / 50 R17 - 235 / 45 R18											
PERFORMANCES (conducteur seul / ½ charge utile)	Vitesse maximale (km/h) :	185		201		180				195		-	
	Accélérations (secondes) :												
	• 1 000 m départ arrêté	33,2 / 34,4		30,3 / 31,3		33,7 / 34,9		33,7 / 34,9		31,1 / 32,0		-	
	• 0 à 100 km/h	11,8 / 13,3		8,9 / 9,8		12,2 / 13,6		12,2 / 13,6		9,7 / 10,7		-	
	Reprises (secondes) :												
• 80 à 120 km/h sur l'avant dernier rapport	11,8 / 13,8		9,7 / 11,0		10,4 / 11,9		8,9 / 10,4 ⁽²⁾		8,3 / 9,0		-		
• 80 à 120 km/h sur le dernier rapport	16,6 / 19,5		12,6 / 14,4		12,7 / 14,6		-		11,1 / 11,9		-		
CONSOMMATIONS	ECE - consommation urbaine (l/100 km)	9,8 ⁽³⁾	10,0	10,6 ⁽³⁾	10,8	6,5 ⁽³⁾	6,7	5,9 ⁽³⁾	6,1	7,1 ⁽³⁾	7,2	-	-
	EUDC - consommation extra urbaine (l/100 km)	5,6 ⁽³⁾	5,8	5,6 ⁽³⁾	5,8	4,4 ⁽³⁾	4,5	4,3 ⁽³⁾	4,5	4,7 ⁽³⁾	4,8	-	-
	Consommation mixte (l/100 km)	7,1 ⁽³⁾	7,3	7,4 ⁽³⁾	7,6	5,1 ⁽³⁾	5,3	4,9 ⁽³⁾	5,1	5,6 ⁽³⁾	5,7	6,7** ⁽³⁾	6,9**
	Emissions de CO ₂ (g/km)	165 ⁽³⁾	168	176 ⁽³⁾	179	137 ⁽³⁾	140	130 ⁽³⁾	135	146 ⁽³⁾	149	176** ⁽³⁾	180**
	Capacité du réservoir (l)	60											
DIMENSIONS (m)	Longueur hors tout	4,365											
	Largeur caisse aux poignées/ avec rétroviseurs repliés/dépliés	1,837 / 1,910 / 2,113											
	Hauteur en ordre de marche (avec les pleins)	1,639											
	Empattement	2,613											
	Porte-à-faux AV/Porte-à-faux AR	0,916 / 0,836											
	Voie AV/Voie AR	16" : 1,526 / 1,521 ; 17" et 18" : 1,532 / 1,527											
POIDS (kg)	Masse à vide (avec les pleins)	1 399		1 459		1 425		1 425		1 529		1 539	
AERODYNAMIQUE	SCx surface de traînée (m²)	0,785		0,795		0,787		0,760		0,783		0,783	

(*) 1,6 l THP disponible en Euro 5 à partir de l'automne 2009.

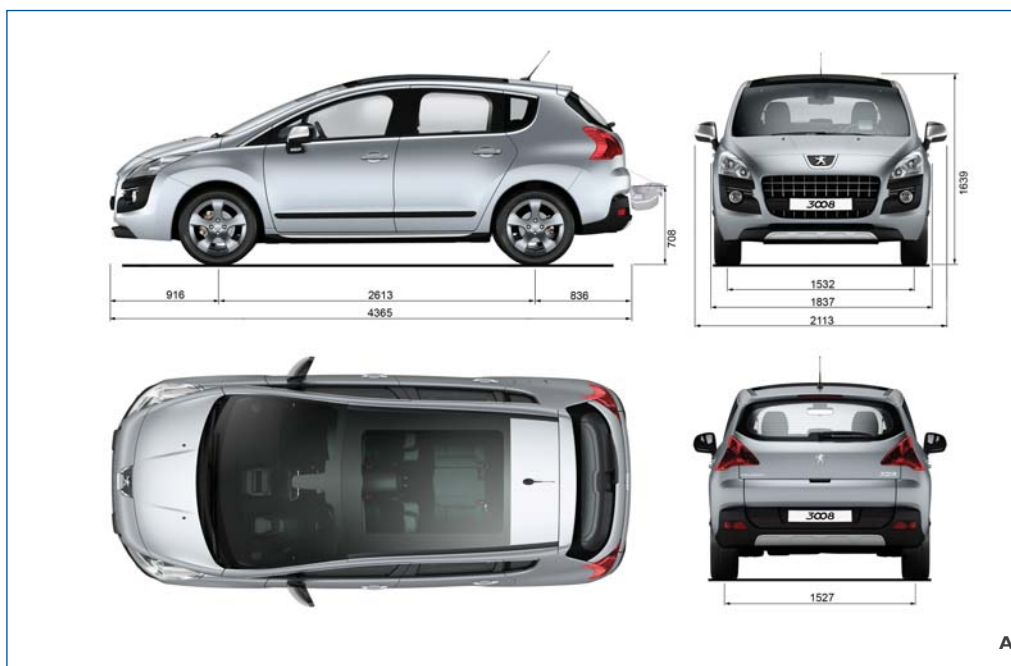
(**) Lancement à partir de l'automne 2009 : valeurs en cours d'homologation.

(1) Avec overboost.

(2) Performances réalisées en mode Automatique.

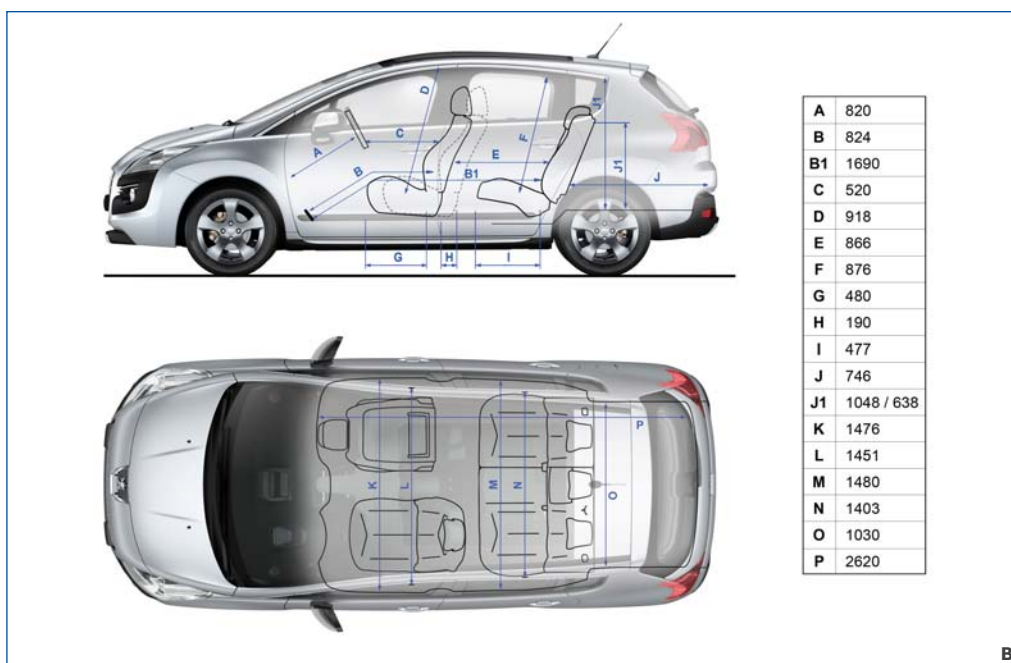
(3) Avec pneumatiques Michelin 16 et 17".

Dessins techniques



A

A : Principales dimensions extérieures (mm)

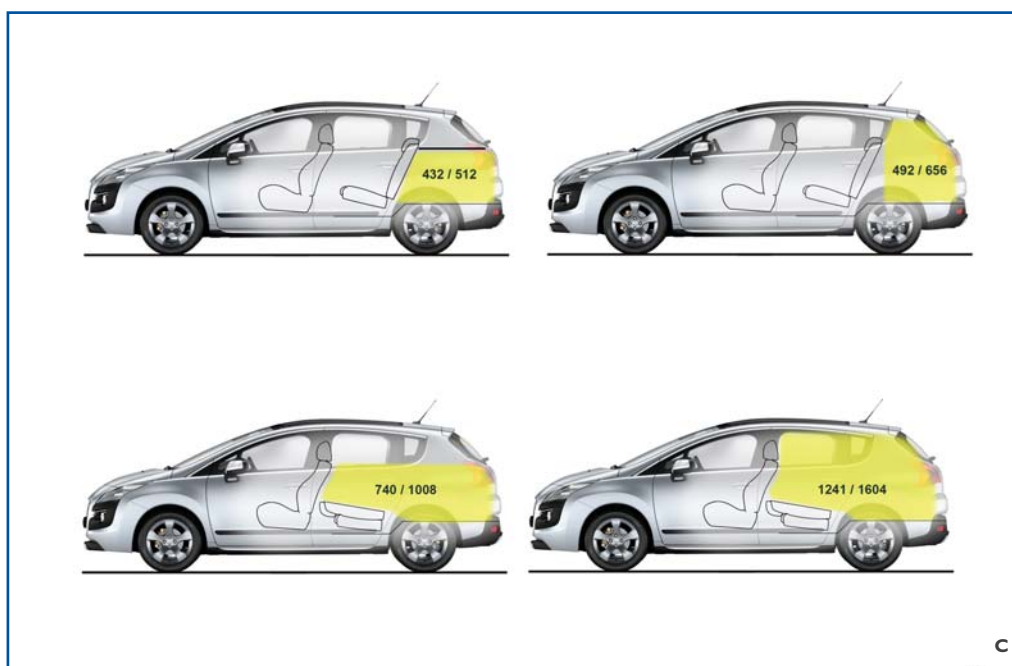


B

B : Principales dimensions intérieures (mm)

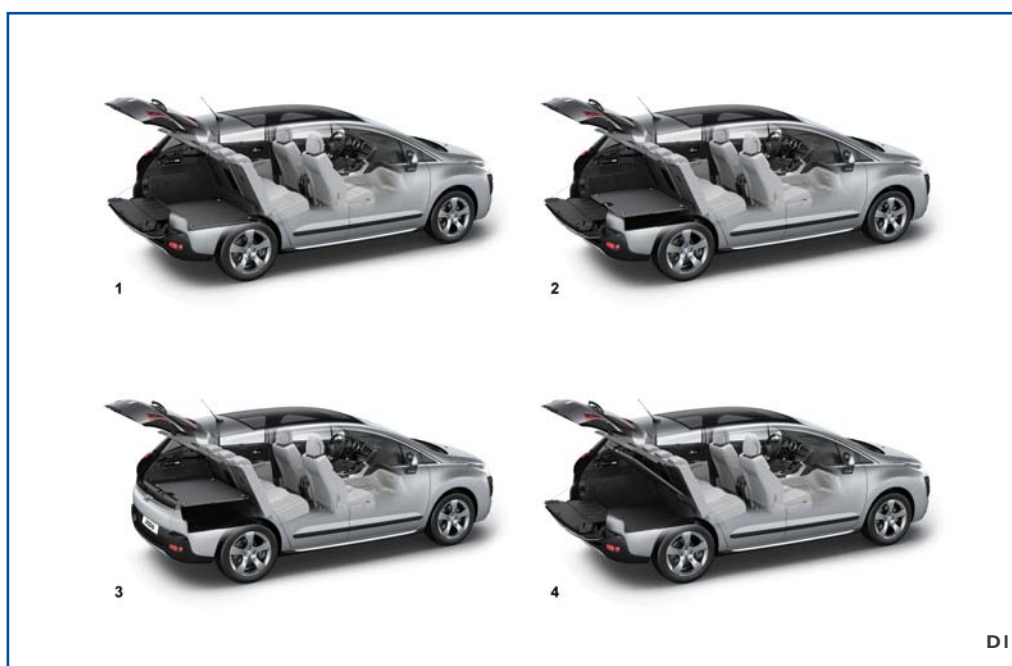
K, M, largeurs aux coudes avant/arrière

L, N, largeurs aux épaules avant/arrière



C : Volumes de coffre

(Normes VDA en dm³/litres « d'eau »)



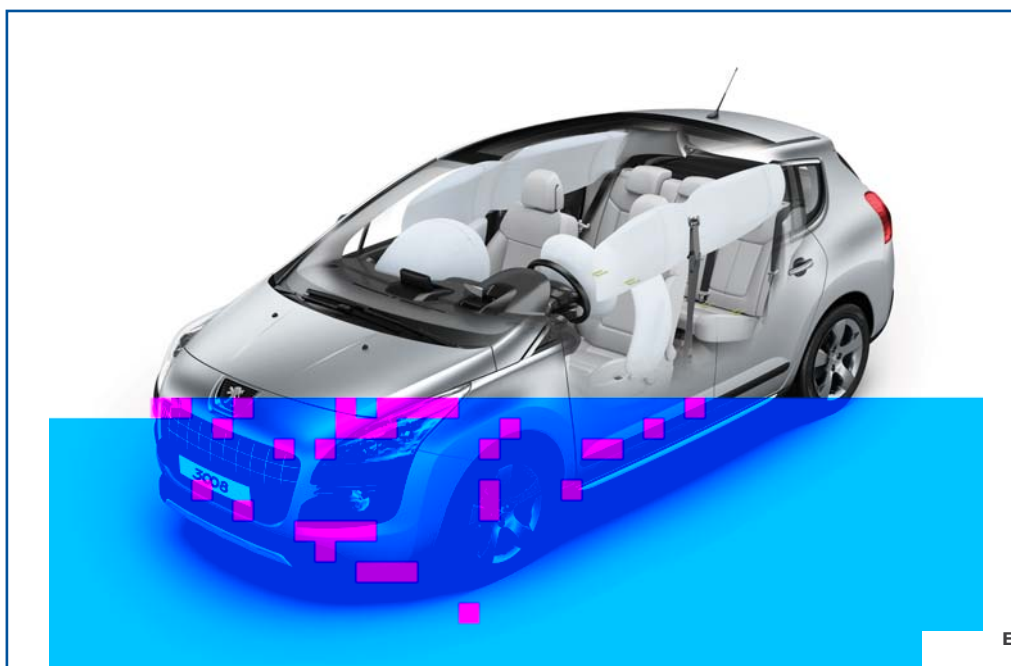
DI : Modularité intérieur *Multiflex* : le plancher de coffre à 3 positions

- | | |
|--|--|
| <p>1 - Plancher au « niveau 1 » (position basse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distance plancher/tablette : 638 mm • Volume de coffre : maximal <p>2 - Plancher au « niveau 2 » (position médiane)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distance fond du coffre/plancher : 134 mm • Volume de coffre sous plancher : 25 % du volume sous tablette | <p>3 - Plancher au « niveau 3 » (position haute)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distance fond du coffre/plancher : 278 mm • Volume de coffre sous plancher : 45 % du volume sous tablette <p>4 - Plancher en position fixe « ouverte » pour faciliter l'accès.</p> |
|--|--|



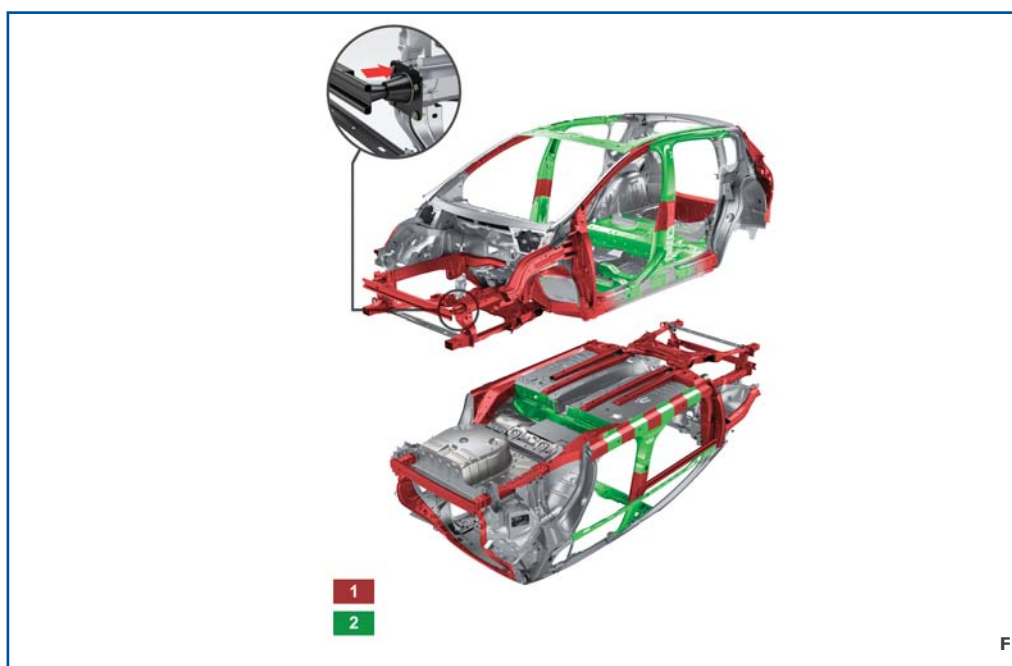
D2 : Modularité intérieur Multiflex

Plancher plat du *hobby* à la planche de bord



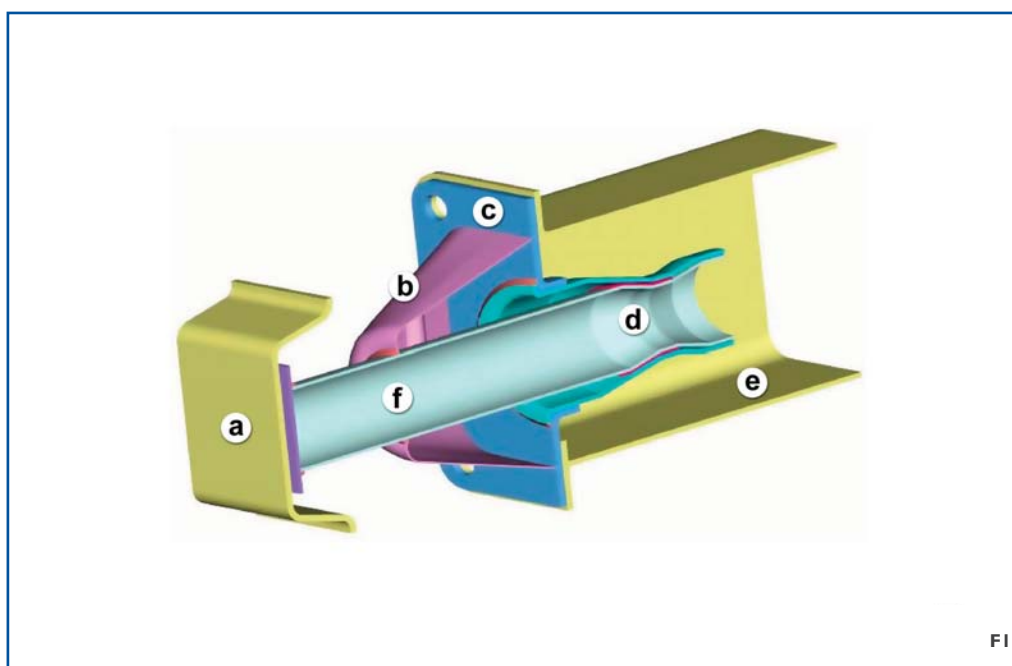
E : Principaux équipements de sécurité passive

- 2 Airbags frontaux conducteur et passager
- 2 Airbags thorax/bassin à l'avant
- 2 Airbags rideaux
- Fixations Isofix sur 2 sièges latéraux arrière



F : Structure « vue miroir inversé »

- 1 - Eléments de structure renforcés pour absorber principalement les chocs avant/arrière
- 2 - Eléments de structure renforcés pour absorber principalement les chocs latéraux



FI : Zoom sur l'absorbeur *Bogé Wagon*

- a - Poutre
- b - Cône stabilisateur à déformation programmée
- c - Support absorbeur
- d - Zone prédéformée
- e - Brancard
- f - Tube à déformation



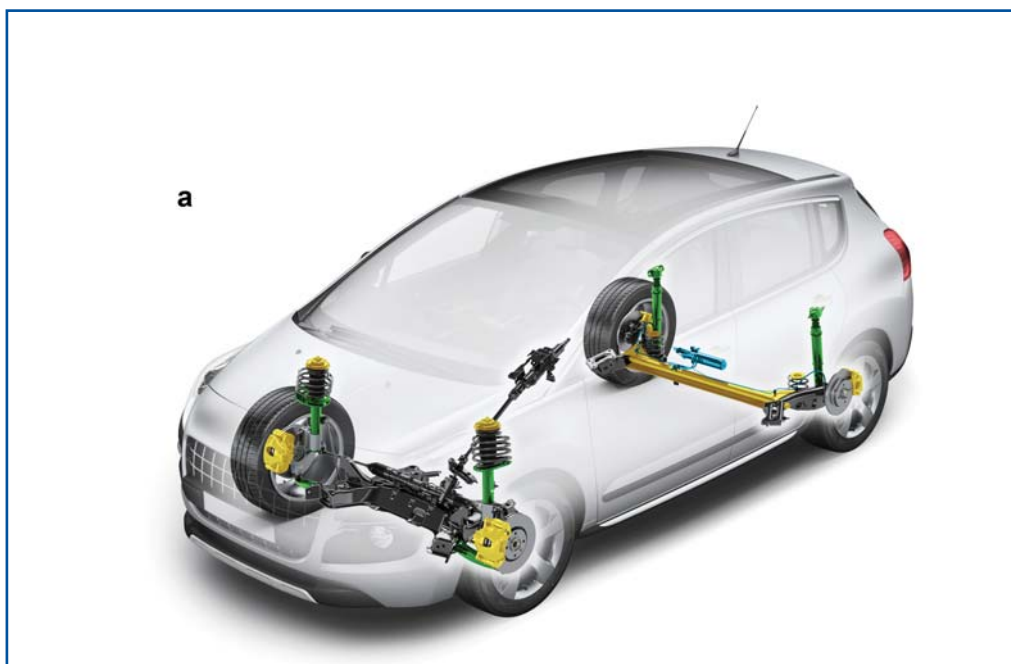
G : Ensemble mécanique

Moteur 1,6 l THP 110 kW - EP6DT

Boîte de vitesses mécanique à 6 rapports



H1 : Ensemble des liaisons au sol sans le système *Dynamic Rolling Control*



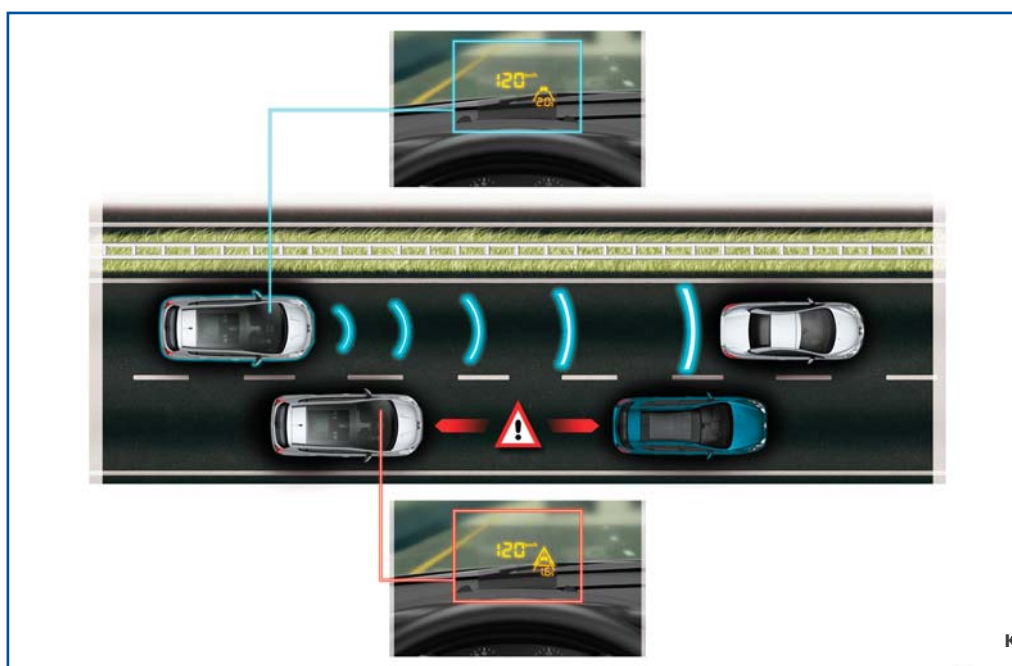
H2 : Ensemble des liaisons au sol avec le système *Dynamic Rolling Control*



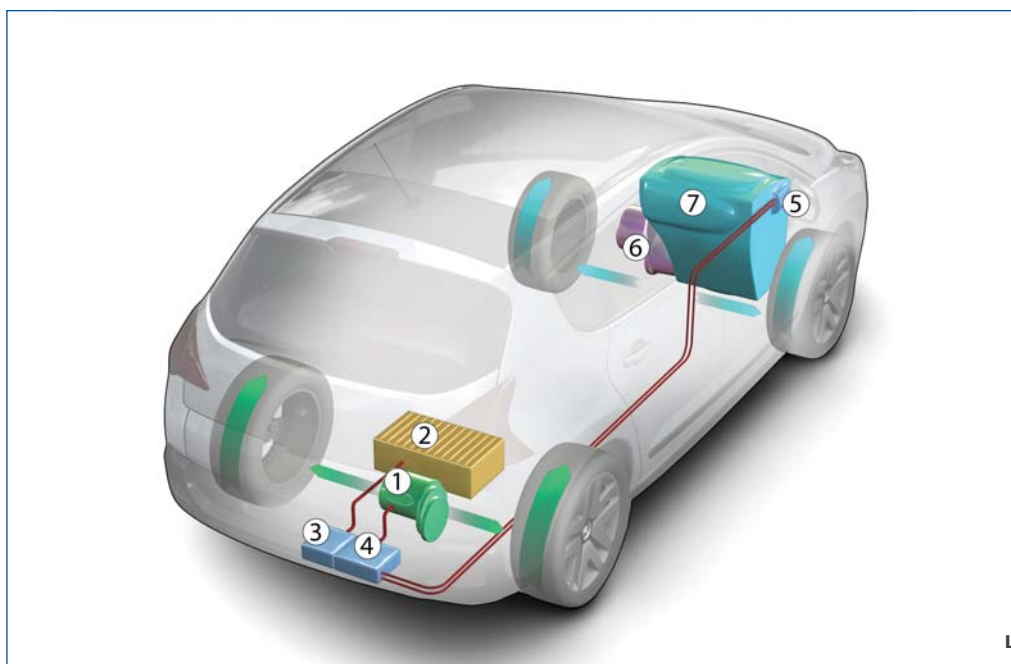
H3 : Zoom sur train arrière avec système *Dynamic Rolling Control*



J : Système Grip Control



K : Système Distance Alert



L : Technologie du concept-car Prologue HYbrid4 (Mondial de Paris 2008)

- | | |
|---|---|
| 1 - Moteur électrique entraînant les roues arrière | 5 - STOP & START haute tension |
| 2 - Pack batterie haute tension | 6 - Boîte de vitesses mécanique pilotée à 6 rapports (BMP6) |
| 3 - Superviseur chaîne de transmission hybride (PTMU – Power Train Management Unit) | 7 - Moteur thermique 2,0 l HDi FAP entraînant les roues avant |
| 4 - Electronique de puissance (onduleur et convertisseur) | — : Flux électrique |