

ETUDE

CITROËN C8 ET PEUGEOT 807 (06/2002[→])

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de **Citroën** et de **Peugeot** que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Présentation

- Commercialisés en juin 1994, le Citroën Evasion et le Peugeot 806 se sont vendus respectivement à 120000 et 168000 exemplaires (à fin 2001). Doté d'une très bonne tenue de route, bien insonorisé, spacieux et confortable, ce véhicule est une réussite d'autant plus que c'était le premier monospace proposé par Citroën et Peugeot.

- Le style a été un axe fort dans le développement des C8 et 807. Ses lignes sont résolument modernes.

- Le style intérieur high tech se distingue par une planche de bord aux lignes pures et une instrumentation centrale. Cet ensemble rend l'intérieur réellement innovant et synthétise la modernité et le bien-être.

- L'ouverture électrique des portes latérales coulissantes offre une accessibilité maximale et aisée. Les commandes des portes latérales sont nombreuses avec la possibilité, entre autres, de les manœuvrer à partir des places avant sans sortir du véhicule ou de les ouvrir à distance via la télécommande.

- Les configurations multiples, jusqu'à 8 places, et la modularité exemplaire répondent à tous les désirs des passagers. Par exemple, tous les sièges arrière coulissent sur 15 cm et bénéficient d'un système d'ancrage instantané.

- Près de 60 espaces de rangements accessibles et astucieux sont répartis équitablement pour l'ensemble des passagers.

- Un coffre où la grande modularité des sièges permet d'adapter son volume : 225 dm³ (sous tablette, sièges arrière reculés

au maximum) ; 1 160 dm³ (sous tablette, sièges arrière avancés en rang 2) et 2 948 dm³ (volume maximum au rang 1) selon les besoins du moment.

- Les sièges avant disposent de nombreuses fonctionnalités avec, par exemple et selon la finition, des réglages électriques, un chauffage, la possibilité de pivoter et un accoudoir réglable et démontable.

- Une climatisation automatique modulaire permet de partager l'habitacle en quatre espaces climatiques.

- En plus de ses qualités dynamiques, il propose de nombreux équipements et fonctions qui permettent une grande maîtrise du véhicule et une plus grande concentration du conducteur sur la route :

- le système d'aide au freinage d'urgence,
- la détection de sous-gonflage des pneumatiques,
- l'allumage automatique des feux de détresse en cas de fort freinage,
- l'aide électronique au parking,
- les phares au xénon bifonction (feux de croisement et de route) couplés à une lampe additionnelle halogène pour les feux de route,
- l'antipatinage (ASR) et le contrôle dynamique de stabilité (ESP),
- le régulateur de vitesse,
- l'alerte de survitesse programmable permettant de sélectionner une vitesse limite à ne pas dépasser. Au-delà, un signal sonore retentit et un message s'affiche sur l'écran multifonction,
- un rétroviseur intérieur électrochrome,
- l'allumage automatique des feux en cas de pluie ou par faible luminosité.

Motorisations

- Le moteur 2.0i 16V se situe en entrée de gamme, il développe une puissance de 100 kW CEE (138 ch DIN) à 6 000 tr/mn

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

et offre un couple de 190 Nm à 4 100 tr/mn. Il se caractérise par une puissance et un couple élevés aux régimes intermédiaires.

- Le moteur 2.2i 16V développe une puissance de 116 kW CEE (160 ch DIN) à 5 650 tr/mn et offre un couple de 217 Nm à 3 900 tr/mn. De toute dernière génération, il présente des prestations d'agrément de conduite hors pair, grâce notamment à une distribution à calage variable pour obtenir plus de couple dès les bas régimes et à deux arbres d'équilibrage qui améliorent très sensiblement le «velouté» du moteur.

- Le moteur HDi 109 FAP couplé au filtre à particules développe une puissance de 79 kW CEE (109 ch DIN) à 4 000 tr/mn et offre un couple maxi de 270 Nm à 1 750 tr/mn. Le couple élevé, dès les bas régimes (190 Nm à 1 250 tr/mn), autorise un roulage tout en souplesse. Ce moteur bénéficie d'un répartiteur permettant le «swirl variable» pour assurer une parfaite combustion et obtenir une excellente synthèse performances / émissions polluantes. Cette motorisation vise une clientèle soucieuse d'économie à l'usage.

- Le moteur HDi 130 FAP couplé au filtre à particules développe une puissance de 94 kW CEE (130 ch DIN) à 4 000 tr/mn et offre un couple de 314 Nm à 2 000 tr/mn. Il bénéficie des dernières technologies de pointe comme le turbo à géométrie variable, un répartiteur permettant le «swirl variable», deux arbres d'équilibrage pour limiter très fortement les vibrations et un volant moteur double qui filtre les acryclismes moteur. Ce moteur vise une clientèle souhaitant beaucoup de brio et d'agrément tout en conservant de l'économie à l'usage.