

# l'auto-journal

N°1018

## La nouvelle Peugeot 504 ?



**e-Legend**  
LA STAR DU  
MONDIAL  
EN DÉTAIL !

**VONT-ILS  
LA FAIRE ?**

**LES  
COULISSES  
DE SA  
CONCEPTION**

**ESSAI LONGUE DURÉE**

## TESLA MODEL 3

SUR PRÈS DE 2 000 KM,  
ELLE NOUS A CONQUIS !



**DOSSIER ESSAIS**

## SUV OU BERLINES ?

Vous avez encore le choix!  
5 MATCHS POUR DÉCIDER



**DOSSIER DEUX-ROUES**

Les vedettes se renouvellent

## DS 3 CROSSBACK

À bord du nouveau petit  
SUV français

**NOUVEAUTÉ**



BEL: 4€ - ESP: 4€ - GR: 4€ - DOW: 4€ - DOM: 5€ - FRA: 4€ - IRL: 4€ - LUX: 4€ - PRT: 4€ - CAN: 5€ - DAN: 5€ - MAR: 5€ - IN: 5€ - TOM: 5€ - 600 DFP  
TOM: 600 DFP - CH: 6 R\$ - TH: 6 B TL

M0117 - 1018 - F: 3,90 €



# D

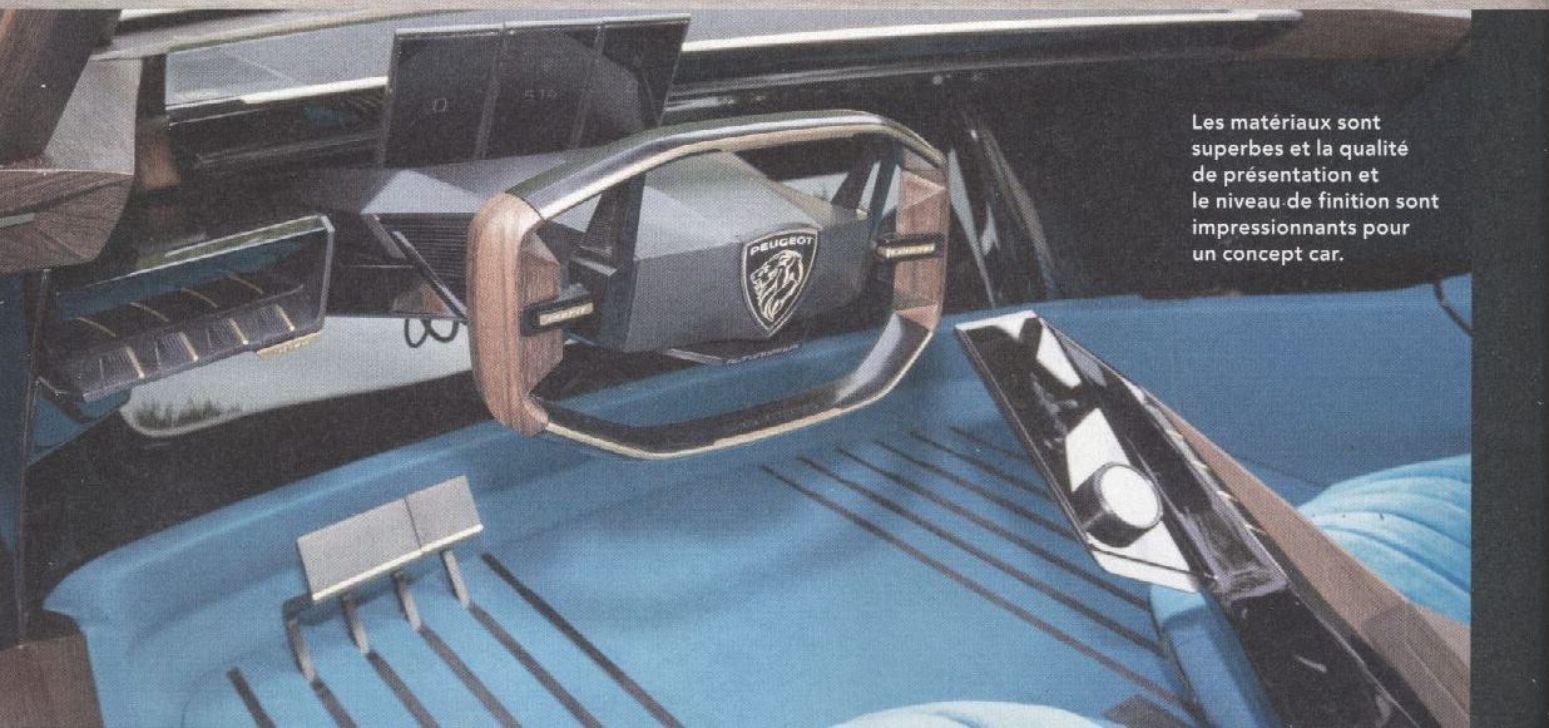
## PEUGEOT e-Legend



### LES INFOS CLÉS

Concept car  
100% électrique

Conduite  
100% autonome



Les matériaux sont superbes et la qualité de présentation et le niveau de finition sont impressionnants pour un concept car.



# Peugeot rêve d'hier

Rendre hommage au passé tout en valorisant des technologies ultramodernes... Telle était l'ambition du concept Peugeot qui a enflammé le Mondial. Mission parfaitement accomplie, comme en témoigne notre expérience à bord.

Par Brice Perrin Photos Laurent Lacoste



**L**e mois de juillet vient de commencer, et le soleil est presque au zénith quand nous arrivons à la Ferté-Vidame, à 120 km à l'ouest de Paris. Le site de PSA est bien gardé: hauts murs, végétation épaisse, barrières dissuasives. À juste titre: deux mois avant sa révélation au Mondial de l'Automobile à Paris, nous allons découvrir le concept e-Legend. Et le privilège est doublé par la présence sur place des responsables de ce projet!

Il avance vers nous, et seul le discret crépitement des graviers sous la gomme des pneus se fait entendre. 100 % électrique et capable de passer en mode totalement autonome, e-Legend fait pourtant référence, sans équivoque, à la 504 qui fête, cette année, son cinquantenaire. Les lignes générales, le logo à l'ancienne, les optiques, le pare-chocs flottant, tout évoque la 504, en particulier sa version Coupé. "Nous souhaitons profiter des 50 ans de la 504, mais sans tomber dans le pur rétro design", tempère Matthias Hossann, responsable du design des concept cars pour Peugeot. Il poursuit: "Nous mélangeons ici notre ADN de marque avec la conduite autonome et l'électrification. C'est un produit hypertechnologique

et moderne, mais sans pour autant être ennuyeux. Même avec beaucoup de technologie embarquée, on pense à l'expérience client. On ne veut pas d'une expérience froide, même avec une voiture autonome, et on veut maintenir une expérience de marque."

## Quand la technologie sublime un hommage au passé...

Il suffit de faire le tour de l'auto et de prendre place à bord pour constater à quel point le pari est réussi: la technologie (nombreux écrans tous fonctionnels, surfaces tactiles, éléments motorisés) est omniprésente mais parfaitement intégrée, la qualité de présentation et le degré d'aboutissement font oublier que nous sommes à bord d'un concept. Bois noble, console centrale dotée d'une interface spécifique et fonctionnelle, velours chatoyant, volant qui se dissimule sous la planche de bord pour dévoiler une ceinture d'écrans: j'en prends plein les yeux. Et plein les oreilles: la planche de bord cache une large barre de son, conçue par Focal.

Et je me prends à rêver: 4,65 m de long pour 1,90 m de large et 1,37 m



de haut, des jantes en 19 pouces : cette e-Legend est désirable, mais aussi réaliste ! Un futur coupé pour accompagner la berline 508 II ? Pas en tant que tel, hélas : "Ce concept est aussi un laboratoire, et pas seulement un intérieur et un extérieur. Il nous permet également de présenter et de tester des innovations et des interfaces homme-machine. On travaille sur les concepts pour ensuite décliner certains éléments en série", explique Philippe-Emmanuel Jean, qui œuvre à la stratégie de la marque.

## Le velours à l'ancienne côtoie un immense écran incurvé

Il faut espérer que l'habitacle fasse partie de ces éléments qui se retrouveront sur les futurs modèles de série. "Dans l'habitacle, nous utilisons du velours mais traité avec de la maille tissée numériquement. L'intérieur présente un contraste entre des matériaux très sensuels et beaucoup de technologie", précise Matthias Hossann. Le coup de génie réside en effet dans la double ambiance. Installé dans le siège conducteur au confort ouaté, je profite de l'i-cockpit, qui cumule un volant aplati et trois compteurs numériques, ainsi que d'une petite console tactile installée sur un bras en bois rattaché à l'armature du siège. Ergonomie parfaite, sensations délicieuses. Mais en passant en mode autonome, le volant s'escamote en quelques secondes derrière la planche de bord, et dévoile une immense ceinture d'écrans incurvés conçus par Samsung, juste devant mes pieds. Deux autres écrans subtilement escamotés se déploient sous mon nez et celui de mon passager. La sensation d'espace à bord, grisante, est renforcée par les montants d'une rare finesse et les vastes surfaces vitrées. Mais Peugeot ne se contente pas d'offrir le choix entre un conducteur qui s'implique ou une conduite entièrement autonome. La voiture présente deux modes manuels (Legend et Boost, ce dernier étant davantage



Magie ! En activant le mode autonome, le volant disparaît rapidement sous la planche de bord.

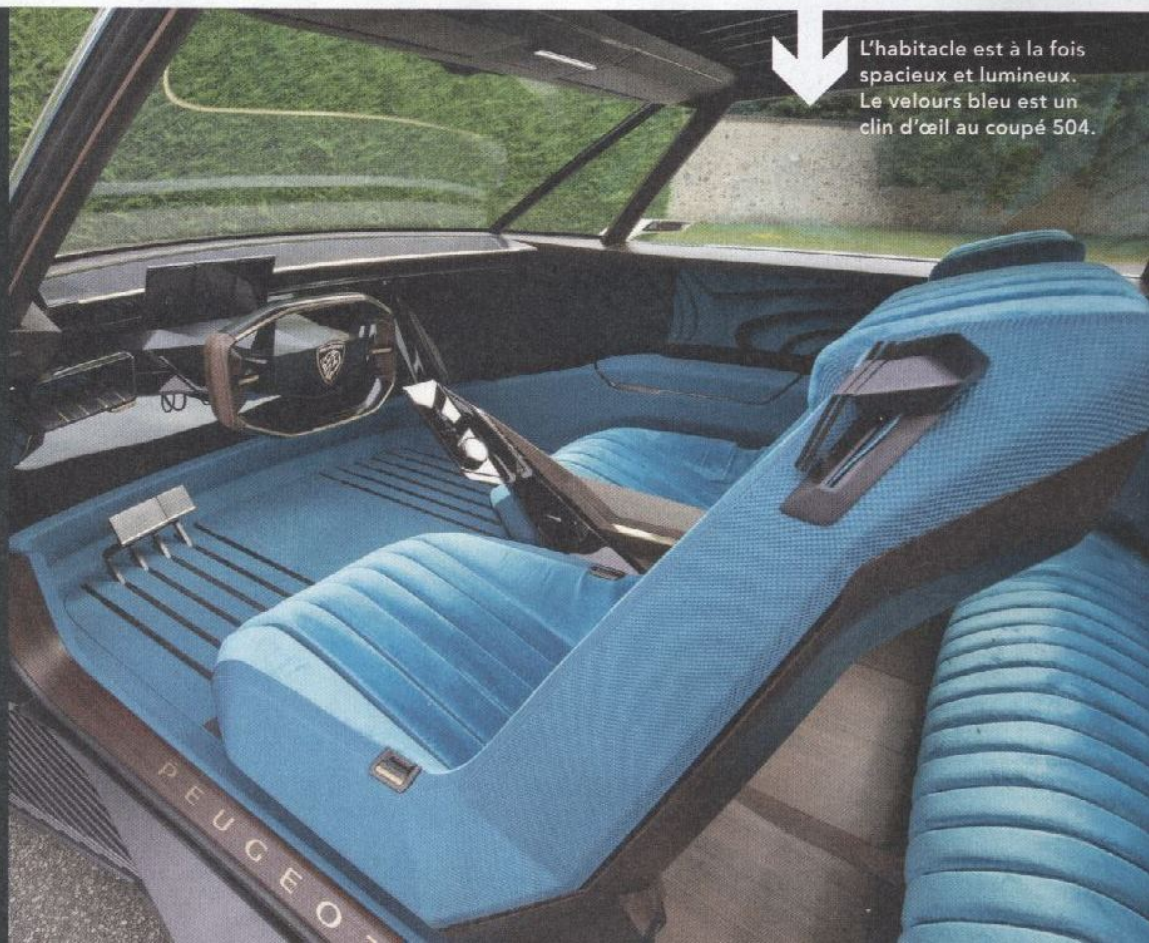


Le principe de l'i-cockpit est maintenu, mais le tableau de bord est ici remplacé par trois petits compteurs numériques et escamotables.



Ce concept n'est pas un geste gratuit, il permet aussi de nourrir notre ADN de marque.

Matthias Hossann,  
responsable du design  
des concept-cars  
pour Peugeot



L'habitacle est à la fois spacieux et lumineux. Le velours bleu est un clin d'œil au coupé 504.

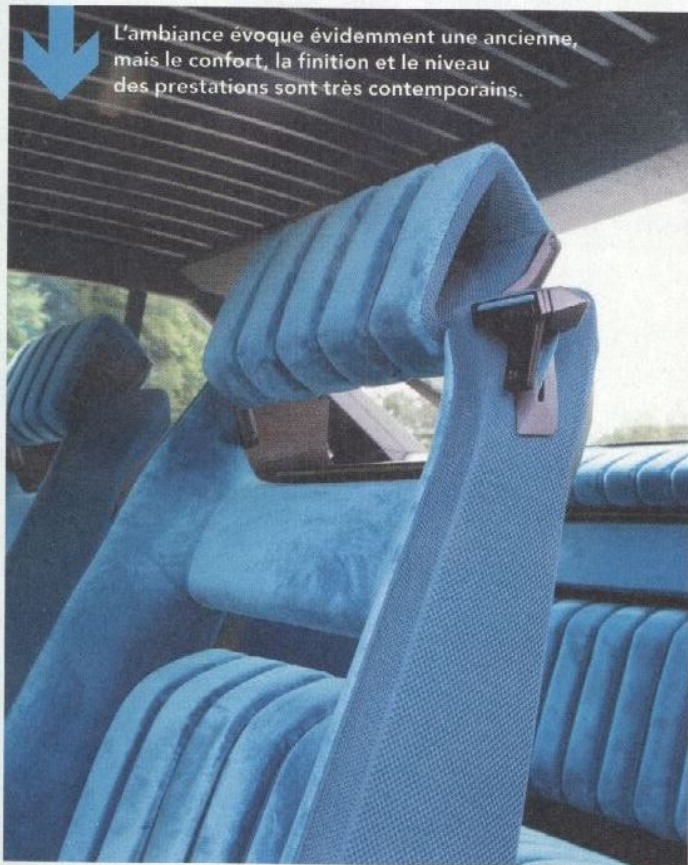




Une fois la conduite autonome activée, deux larges écrans apparaissent sous les yeux du conducteur et de son passager. Spectacle garanti!



L'ambiance évoque évidemment une ancienne, mais le confort, la finition et le niveau des prestations sont très contemporains.



D'apparence simple, ce concept cache en fait de nombreux petits détails stylistiques, comme ce marchepied garni de nombreuses lamelles.



dynamique, avec la route qui se retrouve projetée sur le très large écran) et deux modes de conduite autonome: Soft, qui "privilégie le confort des occupants", et Sharp, qui offre un "typage précis et dynamique du véhicule". En sortant du concept, et en quittant la Ferté-Vidame, une seule pensée me rattache à cette brève mais passionnante expérience à bord d'e-Legend: le passé des constructeurs est un formidable réservoir pour alimenter le style et l'ambiance de l'automobile du futur, et l'automatisation ou l'électrification des voitures ne sera pas synonyme de banalité ou de fadeur!



L'avis de **Brice Perrin** À son tour, Peugeot rend honneur à son passé récent avec un concept réussi, et qui parvient en outre à valoriser des technologies de pointe, sans pour autant verser dans l'excès. Je suis complètement fan.





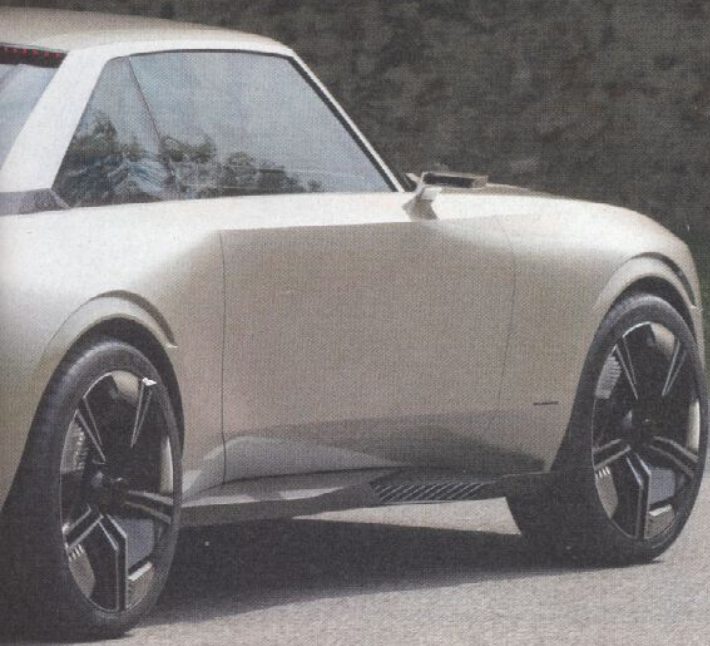


La ligne, racée, évoque la 504 mais sans tomber dans la nostalgie mièvre. Le style global de ce concept est très séduisant!



La banquette présente un style et une teinte qui changent de la monotonie, mais qui resteront sûrement à l'état de concept...

Le concept Peugeot e-Legend ne sera pas fabriqué en série. Il a une autre mission : annoncer que la passion auto ne mourra pas avec la conduite autonome!



MONIQUE DUFONT-SAGORIN

## 3 questions à...

**Gilles Vidal,**  
directeur du style Peugeot

**L'Auto-Journal : Quelle est l'idée, l'ambition avec le concept e-Legend ?**

**Gilles Vidal :** C'est une démarche qui consiste à dire que l'automobile ne va pas devenir quelque chose de lisse, rébarbatif ou insipide, ce que craignent beaucoup de gens aujourd'hui. On ne va pas s'ennuyer, même avec la conduite électrique et autonome. Le futur va être extraordinaire. Un jour, même, je ne sais pas si nous serons encore là pour le voir, les êtres humains n'auront plus le droit de conduire. Nous en serons choqués, parce que nous sommes des conducteurs, mais pour nos arrière-petits-enfants, ce sera quelque chose de normal. Et ils diront de nous que, à notre époque, nous étions fous!

**L'AJ : Avec l'automatisation de la conduite, ne risque-t-on pas d'assister à une homogénéisation, un affadissement de l'automobile ?**

**GV :** Il faut que les véhicules restent attractifs, même en devenant autonomes. Les clients demandent justement des choses excitantes, sans pour autant qu'elles soient atypiques. Mais nous ne sommes pas pour autant condamnés à un nivellement sur les performances ou les sensations. Même si toutes les voitures devenaient électriques demain : on peut coder la conduite autonome de plusieurs façons différentes. Avoir, par exemple, une conduite très douce, qu'aucun humain ne serait capable de reproduire, ou au contraire une conduite très dynamique, tout en restant évidemment dans les limites de la loi.

**L'AJ : Le niveau 3 de la conduite autonome devrait arriver dans les prochaines années. Est-ce que cela signifie des évolutions dans les interfaces, ou la façon de concevoir les habitacles ?**

**GV :** Oui. Il y aura une évolution des habitacles au fil des modèles. Les choses évolueront, mais pas au point d'imposer de fortes ruptures du jour au lendemain. C'est une période un peu critique, puisqu'il ne faut pas perdre les gens avec des interfaces trop en rupture, mais en même temps, ils sont prêts au changement comme jamais auparavant. Le monde bouge tellement vite, et les gens s'y sont habitués. Il faut réussir à se positionner au milieu de cette tendance, et décider jusqu'où l'on peut ou non aller.





La confection des sièges a été réalisée par les selliers de Peugeot. Outre les différentes densités de mousse, l'intégration du velours – un matériau qui avait disparu des voitures – a nécessité de nombreux dépôts de brevets.





# Naissance d'une légende

Avant sa présentation à La Ferté-Vidame, à laquelle nous avons eu la chance d'assister (p. 12), et bien avant celle faite au public à l'occasion du Salon de Paris, Peugeot a invité *L'Auto-Journal* à découvrir la fabrication de son concept car e-Legend. Comment résister à une telle tentation...

Par Florian Chopin Photos Arnaud Saunier

## À

l'époque, il s'appelait P18, pour Paris 2018, et n'était encore qu'une maquette pleine, loin d'être finalisée. Mais il dégagait déjà une belle prestance, au milieu de la terrasse d'exposition de Peugeot, à l'ADN de Vélizy. Toutefois, quelque chose ne cadrait pas... Malgré la désignation "concept", P18 semblait avoir déjà dépassé ce stade pour devenir un showcar annonçant un véhiculé de série. Le traitement très réaliste y était certainement pour beaucoup dans cette impression. Le meilleur est sans conteste le vitrage. Contrairement à la plupart des concept cars présentés chaque année qui reçoivent du polycarbonate, le dernier-né de Peugeot dispose de véritables vitres en verre. "Ce matériau est plus qualitatif et moins sujet aux rayures, et, surtout, il offre un rendu beaucoup plus réaliste que le polycarbonate", avoue Matthias Hossan, responsable des concept cars chez Peugeot. Malheureusement, le verre est également bien plus complexe à travailler. Pour offrir le meilleur traitement, et malgré tout son savoir-faire, D3, l'un des spécialistes français de la production de concept cars à qui Peugeot a confié la réalisation de P18, a fait appel à un sous-traitant spécialisé dans la fabrication de vitrage.

### *Un concept permet de tester des idées. Et si le velours revenait...*

Autre exemple démontrant la volonté de coller au plus près de la réalité: la sellerie. Elle a nécessité entre six et huit mois de conception, en interne, et de nombreux dépôts de brevets. Si le velours affiche une belle tendance dans la mode, son retour dans les habitacles de nos voitures ne semblait pas à l'ordre du jour, tant ce matériau s'avère fragile, à la longue, pour un tel usage. Qu'importe, les selliers de Peugeot n'ont pas hésité à rouler



Pour éliminer toutes les imperfections, les panneaux de carrosserie, ici le capot moteur, sont poncés avec des feuilles de verre au grain de plus en plus fin.





### ↑ D3 a 30 ans

Le groupe français D3 a été créé en 1988. Il compte aujourd'hui 135 salariés sur 7 sociétés réparties dans 4 sites : trois en France (Guyancourt, Le Quesnoy et Magny-les-Hameaux) et un aux États-Unis (Los Angeles). Les concept cars Peugeot e-Legend et Renault EZ Ultimo (p. 31) sont ses 124<sup>e</sup> et 125<sup>e</sup> réalisations.

↓ Pouvoir appréhender l'agencement des éléments à bord du concept car avant sa création est possible grâce à la réalité virtuelle.



LAURENT LACOSTE

↓ Si, lors de la fabrication du concept, du polycarbonate a été utilisé pour les vitres, la version définitive dispose de vrais vitrages en verre.



avec durant près de 4 000 km pour tester et trouver la texture idéale pour P18. Toutes les difficultés rencontrées sur la réalisation d'un concept car servent, dans une certaine mesure, pour les véhicules de série. Les fauteuils de ce concept ne sont pas juste là pour la décoration, ils offrent également un excellent maintien. À croire que Peugeot entend vraiment remettre prochainement le velours à son catalogue.

### Et si cet hommage au coupé 504 devenait le coupé 508 ?

Pour Nicolas Brissonneau, designer extérieur du concept, "l'objectif n'était pas de faire du néo-rétro, mais d'offrir une ligne élégante rappelant de façon presque subliminale le coupé 504." Il a donc travaillé en lien étroit avec les équipes de D3 pour alléger les lignes sans jamais copier le style de cette aïeule devenue une légende. Le résultat est sans appel : P18 est devenu e-Legend. Mais une fois quittés les locaux de D3, il reste une certaine persistance rétinienne, rappelant subtilement le coupé 504. Et l'imaginaire fait le reste...



LAURENT LACOSTE

↑ Cette maquette pleine à l'échelle affiche déjà tout le caractère incisif du futur concept. Les ailes sont généreusement galbées, le regard est frondeur.