

Essai - Peugeot 3008 GT : En route pour la fashion week...

Sous son charme depuis sa présentation en mai de l'année dernière, nous étions impatients de prendre le volant du nouveau Peugeot 3008. Séduisant et dynamique, il n'a rien à voir avec le précédent modèle et ce n'est pas pour nous déplaire. C'est parti pour un voyage plein de belles surprises.



- 4 cylindres, diesel, 1'997 cm³
- 180 ch à 3'750 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 207 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'540 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'447 x 1'841 x 1'624
- Conso. mesurée : 6.95 l/100 km
- Emissions CO₂ : 124 g/km (C)
- dès CHF 48'050.-, mod. essayé: CHF 55'430.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Simon Laufer

Tout d'abord, il faut impérativement oublier la première mouture du 3008. Ici

nous sommes en face d'un véhicule entièrement nouveau et surtout totalement différent, il n'y a que le nom qui reste similaire. Certes la première génération du 3008 avait des qualités, mais aucune d'elles n'a permis de titiller ma passion pour l'automobile. Pas besoin d'avoir l'air surpris, rares sont ceux qui ont aimé son look monospace-crossover.

Aujourd'hui c'est l'heure du renouveau et ce dernier 3008 affiche de nombreux atouts, aussi bien en termes de design que de technologie. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien qu'il a remporté le prix du « Car Of The Year 2017 » (COTY) remis en prélude du dernier Salon de Genève. Après deux semaines à son volant et plus de 2'000 km parcourus, mon enthousiasme ne faiblit pas et je suis impatient de le partager avec vous.



A l'extérieur

Fini le segment hésitant, ce nouveau 3008 est clairement un SUV compact. De surcroît il arbore un style résolument moderne, très avant-gardiste et plein de charme. Plus que cela, il est élégant tout en étant dynamique, les designers ont vraiment réussi un coup de maître.

La calandre très affirmée est entourée de phares aux traits torturés, mais cela confère au véhicule un regard unique. Notre voiture d'essai étant une déclinaison GT, le résultat est d'autant plus sexy. Bien sûr c'est le haut de gamme, mais si j'en crois la majorité des 3008 que je croise sur nos routes, c'est celui qui remporte les faveurs de la clientèle suisse, ce que je conçois totalement.

Quel que soit l'angle depuis lequel on l'observe, mais aussi quelque soit le détail que l'on analyse, tout sur ce 3008 GT mérite que l'on s'y attarde. Les lignes sont sportives avec un caractère bien trempé, néanmoins il ne fait pas dans la vulgarité. C'est séduisant avant tout. Il en va de même pour les optiques arrière qui affichent une identité unique, vraiment rien n'est ennuyeux à regarder.

Tout au long de mon essai, les commentaires élogieux fusent et les têtes qui se retournent sur son passage confirment le succès de l'auto. Cela malgré une teinte « Metallic Cooper » qui elle n'a pas toutes les faveurs. Au moins elle a le mérite de changer des habituels gris, noir et blanc. Personnellement, j'opterais pour le « Rouge Ultimate » qui, je trouve, sied parfaitement à notre SUV.

Une ligne de toit plutôt basse et un gabarit contenu suggèrent à l'ensemble un côté sportif. Cependant je classerai ce 3008 GT plutôt comme une « gravure de mode » qu'un véritable athlète. A mes yeux, nous avons là une réussite esthétique à tout point de vue. Il se veut aussi bien top-model que sculpture moderne, un doux mélange qui plaira aux plus exigeants, je pense notamment aux architectes et leur œil avisé en terme de design.



A l'intérieur

Encore subjugué par sa robe, je m'installe à bord de notre 3008 GT. Là aussi, je suis immédiatement conquis d'une part par l'agencement moderne et original, ainsi que par la qualité de finition qui n'a rien à envier aux allemandes. Mais c'est vraiment la présentation qui me plaît. D'ailleurs, je ne suis pas le seul puisque

cela a grandement contribué à l'obtention du prix COTY 2017. Avant ça, le 3008 avait également remporté le Grand Prix du plus bel intérieur de l'année 2016 à l'occasion du Festival Automobile International. Les récompenses s'accumulent et c'est mérité.

Atout majeur de cet habitacle, la présence du système i-Cockpit. Sans être aussi flatteur que le Virtual Cockpit de Audi, cette technologie offre une expérience très plaisante en terme d'interaction avec la voiture. Ajoutons à cela les quelques boutons restants dont le look est lui aussi totalement réussi, avec en plus un toucher inédit, et voilà que la vie à bord de ce 3008 donne l'impression que l'on est aux commandes d'un concept car. Il y a bien sûr quelques bémols comme le fait qu'il faut impérativement afficher le menu de la ventilation pour ajuster la température intérieure ou le start/stop qui se désactive via un menu et non pas par un simple bouton. Dans l'absolu ça ne devrait pas être un désavantage, cependant, il est tellement intrusif lors de manœuvres à basse vitesse que je le maudis tout au long de mon essai.

Mais je mets vite cela de côté pour continuer sur une note positive. L'habitabilité est à l'avenant, le volume du coffre intéressant (520 litres en configuration normale, 1'482 litres banquette rabattue) et le confort est plutôt bon. Je pondère mon argumentation car si je n'ai rien à redire sur les places avant, qui proposent d'ailleurs des sièges massant, à l'arrière c'est un peu moins cosy à cause de la fermeté de l'amortissement. Rien de dramatique non plus, mais sur un très long trajet, vos passagers apprécieront les pauses.

Comme je le disais précédemment, notre modèle d'essai représente le haut de gamme du 3008 et cela se confirme avec l'équipement à disposition. Il y a tout ou presque, par exemple le toit ouvrant panoramique, les caméras à 360° (Visiopark 2), le système HiFi Premium FOCAL, etc. Nous verrons plus loin que ça se ressent sur l'addition finale, mais que le rapport prix/prestation demeure plutôt intéressant.





Sous le capot

Ce nouveau 3008 est disponible avec différentes motorisations, cependant la déclinaison GT est équipée uniquement du moteur BlueHDi 180. Comme son nom l'indique, il s'agit d'un diesel, plus précisément un quatre cylindres 2.0. Ce dernier développe une puissance de 180 ch à 3'750 t/min pour un couple de 400 Nm à 2'000 t/min. Pas de choix non plus, dans cette configuration, il est couplé exclusivement à une boîte automatique à 6 rapports appelée EAT6.

L'agrément proposé est très correct, mais il faut mettre de côté la passion. D'ailleurs, au vu du châssis, moi je verrais bien une déclinaison GTi avec une mécanique digne de ce nom. Oui oui, je sais, je m'égare.

Pour revenir sur des choses plus terre à terre, parlons un peu de consommation. Car si le cœur de ce 3008 GT n'est pas vraiment sexy, il promet d'être plutôt sobre avec une valeur mixte annoncée à 4.8 l/100km. Une fois mes calculs effectués, je mesure pour ma part une moyenne de 6.95 l/100km sur les plus de 2'000 km parcourus et tout cela sans hésiter à solliciter l'accélérateur.



Au volant

Conquis par son apparence, je m'impatiente de rouler avec ce 3008 GT. Bien sûr la sonorité du diesel vient légèrement entacher le tableau, mais on l'oublie vite une fois lancé. Je passe rapidement sur le fait que notre voiture d'essai est encore équipée de pneus hiver, cela impacte l'agrément de conduite de manière non négligeable au vu des températures plutôt clémentes pour la saison. Bref, il faut faire avec et ça va très bien.

Immédiatement à l'aise aux commandes, je n'ai pas de souci à m'adapter au petit volant, ayant déjà eu l'occasion de conduire les derniers modèles du constructeur au lion, la dernière en date étant la 308 GTi, ce qui explique entre autre mon envie d'une motorisation plus sportive. D'ailleurs, une fois bien habitué, on comprend rapidement le plaisir de conduite que cela apporte. A l'instar d'un kart, le 3008 GT se faufile partout avec une aisance déconcertante, ceci également grâce à son très petit rayon de braquage.

Si le gymkhana urbain n'est pas un souci, les longs trajets autoroutiers ne le sont pas non plus. Une fois le rythme de croisière atteint, on en vient à oublier la motorisation diesel. Il faut faire attention car on se retrouve vite à régater au-dessus des limitations. Ça me vaut d'ailleurs un petit souvenir... Je quitte les grands axes pour quelques petites routes qui me sont chères. En tenant compte de la monte pneumatique hivernale, je constate avec plaisir que le comportement routier est à la hauteur de la réputation de la marque. Oui, bien entendu, on perd un peu de ressenti dans le volant, c'est le mal de bon nombre de voitures modernes, il faut s'en accommoder.

Le moteur n'est pas vraiment démonstratif, mais il fait bien son travail et c'est largement suffisant. Et si vous en voulez plus, il vous suffit d'activer le mode Sport. L'ensemble compteurs vire alors au rouge, une sonorité rauque envahit l'habitacle et tout devient bien plus réactif. Personnellement je trouve cela un peu too much, vu le segment du véhicule. Je ne l'utilise d'ailleurs quasiment jamais lors de mon essai.

Il est un dernier point à côté duquel je ne peux pas passer car je vous imagine en train de trépigner à l'idée de me poser la question. Eh bien non, le 3008 ne dispose pas d'une transmission sur les quatre roues ! Dommage pour notre marché et pour le segment visé. Cependant, comme mon collègue avait pu le

vérifier lors d'un récent séjour en Autriche, le système Grip Control offre un équivalent, ou presque, qui sera bien suffisant pour la majorité des conducteurs et des situations. Malheureusement, notre voiture d'essai ne disposant pas de cette option, je ne peux en vérifier personnellement l'efficacité.



Verdict

Malgré l'image populaire de Peugeot, ce nouveau 3008 dispose de qualités lui permettant de se placer face à des concurrents premium. Certains passants l'ont même confondu avec un Range Rover, ce qui n'est pas peu dire. Bref, tout démontre l'excellence du produit et justifie sa cote de popularité grandissante.

Reste que pour se l'offrir, il faut quand même bien vérifier son budget. Disponible dès CHF 27'450.- avec le moteur essence de 130 ch et une boîte manuelle, il se positionne correctement. Par contre, pour le modèle GT, les tarifs débutent à CHF 48'050.- et, moyennant quelques options comme c'est le cas pour notre auto de test, on dépasse allègrement les CHF 50'000.-. J'entends déjà quelques dents grincer.

Indépendamment de cela, je persiste et signe en disant que ce nouveau Peugeot 3008 GT mérite que l'on s'y attarde. Il est bourré de qualités et offre un niveau de finition au moins aussi bon que certains modèles allemands, le tout avec une présentation extérieure/intérieure futuriste. Du coup, je suis maintenant impatient de découvrir son grand frère, le nouveau 5008, qui aura fort à faire sur un segment dominé par les marques premium.



Prix et options - Peugeot 3008 GT BlueHDi 180 S&S EAT6

Prix de base : CHF 48'050.-

Peinture métallisée « Metallic Cooper » : CHF 850.-

Cuir Nappa Mistral : CHF 2'500.-

Filet d : CHF 200.-

Prédisposition chauffage WEBASTO : CHF 80.-

Pare-brise dégivrant : CHF 300.-

Toit ouvrant en verre à commande électrique : CHF 1'500.-

Recharge smartphone sans fil + prise 220 Volts : 150.-

Pack HiFi Premium FOCAL : CHF 800.-

Pack City 2 : CHF 400.-

Pack Drive Assist : CHF 350.-

Roue de secours homogène 19 pouces : CHF 250.-

Prix TOTAL : CHF 55'430.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de ce Peugeot 3008 GT, ainsi qu'au garage Peugeot Bymycar Acacias SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Technique - Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai - Peugeot 308 GTi : La GTi au quotidien

Premier contact - Peugeot 308 GTi : Un patronyme amplement mérité !

Essai - Peugeot 308 GT : La meilleure des compactes ?

Essai - Peugeot 208 GTI 30th : Digne héritière !

Essai - Peugeot 108 TOP! : Vous avez dit Top ?

Essai - Peugeot 2008 : Elle a tout d'une grande !

Premier contact - Peugeot 308 GT : Patronyme exagéré ?

Essai - Peugeot RCZ R : Le lion sort ses griffes... et les dents !

Premier contact - Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

Essai - Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

Premier contact - Nouvelle Peugeot 508 : Toujours convaincante, mais...

Essai - Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline : La nouvelle qui a tout pour elle !

Essai - Peugeot 208 XY : Glam, chic and juicy

Essai - Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

Essai - Peugeot 208 GTI : Le lion est bel et bien vivant !

Premier contact - Peugeot 2008 : Elegant et urbain

Premier contact - Peugeot 208 GTI : Le retour d'un sacré numéro ?

Essai - Peugeot 508 RXH : L'hybride en mode baroudeur familial de luxe

Essai - Peugeot 4008 : Premium, mais pas trop

Essai - Peugeot 208 : La renaissance du lion

Essai - Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Essai - Peugeot 508 SW GT : Une lionne d'Outre-Rhin ?

Premier contact - Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai - Peugeot RCZ : L'élégance à la française

Présentation - Peugeot Instinct Concept

Nouveauté - Peugeot 5008

Nouveauté - Peugeot 3008

Nouveauté - Peugeot 2008

Présentation - Peugeot 308 GTi

Présentation - Peugeot 308 R HYbrid

Nouveauté – Peugeot 208 facelift

Nouveauté – Peugeot 308 GT

Présentation – Peugeot Quartz

Nouveauté – Peugeot 208 GTi 30th

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot Exalt

Economie – Déjà 10'000 Peugeot 208 GTI produites !

Nouveauté – Peugeot 108

Nouveauté – Peugeot 308 SW

Présentation – Peugeot 308 R Concept

Nouveauté – Peugeot RCZ-R

Nouveauté – Peugeot 308

Nouveauté – Peugeot RCZ

Sport Auto – Peugeot 208 GTi Racing Experience

Présentation – Peugeot 2008

Genève 2012 – Peugeot 4008

Genève 2012 – Peugeot 208

Genève 2012 – Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208



