

Essai - Peugeot 4008 : Premium, mais pas trop

Lors du dernier salon de Genève, nous avons découvert le nouveau tryptique franco-nippon réalisé par Peugeot-Citroën (PSA) et Mitsubishi, soit le Peugeot 4008, le Citroën C4 Aircross dont nous vous avons proposé un premier contact et le Mitsubishi ASX. Nous passons au crible l'interprétation « sochalienne » du concept.



- 4 cylindres diesel, 1'560 cm³
- 115 CV à 3'600 t/min
- 280 Nm à 1'750 - 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.6 sec.
- Poids : 1'500 kg
- Conso. mesurée : 7.0 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 129 g/km (A)
- dès CHF 41'000.-
modèle essayé : CHF 45'700.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

PSA nous a habitués depuis de nombreuses années à s'allier avec d'autres grands constructeurs pour étoffer sa gamme en partageant plateformes, organes et même carrosseries. Ce fut le cas avec Fiat pour les utilitaires et monospaces ainsi que Mitsubishi au milieu des années 2000 pour proposer à la clientèle des marques françaises pour la première fois un SUV. Ainsi naquirent les Peugeot 4007 et Citroën C-Crosser, cousins fort peu éloignés du Mitsubishi Outlander. Ce fut malheureusement un échec commercial, tant le produit était gourmand en carburant, encombrant et trop empreint de ses origines extrême-orientales sans grande différenciation selon le badge qu'il portait.

Malgré cette expérience décevante, mais surtout face au segment de plus en plus important et concurrentiel des SUV compacts trusté par les VW Tiguan ou Nissan Qashqai, nos amis d'Outre-Jura ont osé remettre l'ouvrage sur le métier, aidés par les mêmes ingénieurs de la firme aux trois diamants. Alors que la gamme du lion dispose déjà d'un Crossover à succès, le 3008, dont la version Hybrid4 propose une transmission « intégrale », à quoi bon doubler la mise ? Nous tentons d'y répondre.

A l'extérieur

Basé donc sur le Mitsubishi ASX, le Peugeot 4008 conserve les proportions générales de son cousin nippon. Cependant, comme il se doit dans le concept de partage de plateforme, chacun des constructeurs donne à son modèle son identité propre.

Pour le Peugeot 4008, les liens sont évidents avec le reste de la gamme, à commencer par l'énorme bouche avant logeant en son centre la plaque minéralogique ou les nervures ornant le capot. L'arrière quant à lui est très fluide et accueille les feux adoptant une forme proche de ceux de la 508, sans toutefois abriter la technologie LED qui permet d'afficher les trois griffes rouges, devenue la signature Peugeot de nuit que nous avons découverte sur le coupé RCZ. Dommage. Pour accentuer le côté baroudeur de la bête, on notera la présence de protections de bas de caisse et les entourages de passage de roue. L'ensemble ne manque pas d'allure, s'avère plutôt élégant et discret même si ce coloris « Blanc Nacré » a tendance à atténuer les galbes. Mais bon nombre de passants rencontrés sur mon chemin ont montré un intérêt certain pour le style ce 4008.

J'é mets toutefois une certaine réserve sur la face avant, qui certes rappelle l'identité visuelle actuelle de Peugeot, mais affiche à mon sens trop peu d'homogénéité au moyen de lignes acérées ou les prises d'air et appliques chromées, contrastant avec le reste de l'auto qui se veut plus fluide.

Le positionnement plutôt « premium » cherché et revendiqué par la marque tant dans l'équipement et la technique, j'y reviendrai, trouve à l'extérieur une enveloppe tout à fait en adéquation et convaincante. En termes d'encombrement, le 4008 toise 4.38 m en longueur, 1.80 m en largeur et 1.63 m en hauteur, positionnant ce SUV compact dans la fourchette des leaders du segment tels le Nissan Qashqai.

A l'intérieur

Le constat dans ce domaine se veut moins élogieux. Alors que de nombreux progrès ont été réalisés sur les modèles « made in France » de Sochaux ces dernières années, tant dans le choix des matériaux que de la finition, le 4008 est une déception sur ces mêmes points. « Ça sent » le Japon à plein nez. Des plastiques moyens de gamme, un cuir qui s'apparente au skaï, une présentation triste et fadasse malgré une bonne qualité d'assemblage, bref, pour CHF 41'700.- en prix de base, on nous a habitué à mieux. Sans parler qu'hormis le lion affiché sur le volant, rien ne rappelle l'univers Peugeot.

L'habitabilité est quant à elle dans la moyenne. La position de conduite pour les grands gabarits s'avère handicapante, trop haute, et l'amplitude de réglage du siège sur cet axe ne permet pas d'éviter de conduire avec « le volant entre les genoux ». Les passagers ne bénéficieront pas d'un espace mesuré en hectares, mais le 4008 est plus spacieux que le 3008. A noter que la présence du toit panoramique et son volet occultant compromet la garde au toit à l'arrière. Au moins permettent-ils d'apporter un surcroît de luminosité dans cet environnement triste et l'éclairage LED orange courant sur les côtés ajoute une petite touche tendance.

Du côté des équipements, le 4008 fait le plein. Ouverture et démarrage mains libres, un système GPS/ordinateur de bord certes suranné en termes graphiques mais ludique à utiliser avec ses fonctions annexes sous formes de diagrammes. Pour le confort, je noterai la présence de la climatisation automatique, le

régulateur de vitesse, les feux xenon et les radars de parking.

La contenance du coffre va de 416 à 1'193 litres selon que vous aurez abaissé la banquette ou non. Pour une auto somme toute à vocation familiale et loisirs, j'ai été surpris de noter le peu de rangements disponibles à l'arrière, se résumant à de simples aumônières dans les dossiers des sièges avant. Le confort général est bon ; je regrette cependant le manque de relief de la banquette arrière qui mériterait d'être plus creusé afin de garantir un meilleur maintien en virage.

Sous le capot

Sous nos latitudes, le 4008 est disponible en deux motorisations diesel uniquement. Un 1.6 litres HDI de 115 CV d'origine Peugeot-Citroën et un 1.8 litres HDI de 150 CV emprunté à la banque d'organes Mitsubishi. Nous avons pris le volant du petit moulin ; d'une cylindrée de 1'600 cm³, il développe une puissance de 115 CV à 3'600 t/min pour un couple maxi de 280 Nm à 1'750 t/min. Oui, ce n'est pas un foudre de guerre sur le papier, mais ce propulseur se montre très volontaire dans les bas régimes, répondant au doigt et à l'œil du conducteur. Il convient très bien à une utilisation « en bon père de famille » du 4008. Forcément que pour les plus nerveux son allonge est un peu courte et les relances à pleine charge sont laborieuses, nécessitant de tomber une ou deux vitesses. Mais est-ce bien le rôle d'un SUV de taper des chronos ?

Niveau consommation, annoncée par le constructeur à 5.9 l./100 km en mixte, je suis arrivé à la pompe à un 7.0 l./100 km, sur un parcours mêlant tous types de routes, une aventure en « tous chemins » ainsi que quelques montées énergiques dans les virolets des contre-forts du Jura. Constat plutôt réjouissant compte tenu de la vocation et l'architecture du véhicule. A noter que le constructeur annonce un poids de l'engin plutôt raisonnable : 1'500 kg.

Une seule transmission est disponible au catalogue en Suisse. Une boîte manuelle à six rapports qui distille la puissance à une transmission intégrale qu'il est possible de débrayer pour ne garder le 4008 qu'en traction. A ce sujet, après un petit test de quelques centaines de kilomètres en mode traction uniquement, je n'ai pas noté de différence de consommation significative. Bien étagée, la boîte aide considérablement le moteur à exploiter son potentiel. Par contre, le guidage du levier s'avère trop souple et manque singulièrement de précision. Là

également, dans une optique de positionnement « Premium », il aurait été judicieux de proposer une transmission automatique...

Au volant

Qui dit Peugeot, dit un comportement routier au-dessus de la moyenne... Et le 4008 s'en sort plutôt pas mal. Il est vrai que sur ce point, les ingénieurs maison ont quelque peu retravaillé la copie délivrée par leur homologues japonais. Livrée uniquement en transmission intégrale débrayable pour ne pas cannibaliser le 3008, la Peugeot 4008 est cependant moins agile que son petit frère, sans pour autant devenir pataude. Les mouvements de caisse sont très perceptibles, le roulis conséquent, mais le véhicule reste stable et accroche plutôt bien la trajectoire. Les excellents pneumatiques Bridgestone y sont aussi probablement pour quelque chose. Sur revêtement humide, ce SUV évolue également en toute quiétude. Au final, le bilan routier est réjouissant, se situant sans mentir au niveau de berlines plus conventionnelles.

Mais il est également possible de sortir des sentiers battus. Certes la garde au sol du 4008 (18 cm) n'en fait pas un franchisseur, mais quelques escapades en campagne peuvent s'aborder en toute quiétude, que ce soit sur les chemins de terre ou les surfaces rocailleuses. Sur ce point l'ADN Mitsubishi fait parler la poudre, mais le porte-à-faux avant limite passablement l'angle d'attaque et requiert une bonne attention avant de s'engager dans des gués profonds, histoire de ne pas froter le bouclier.

L'amortissement, typé confort, accomplit sa tâche avec sérieux pour le bien des passagers. J'aurais toutefois apprécié un tarage un tantinet plus ferme, afin d'éviter quelques mouvements de caisse parasites en conduite dynamique.

Verdict

Je m'interroge un peu sur la présence de ce 4008 au catalogue Peugeot. Certes c'est une excellente auto intrinsèquement, qui n'a rien à envier à la concurrence. Mais lorsqu'on la place, justement, face aux VW Tiguan, Mazda CX-5 ou Nissan Qashqai, le lion veut se faire aussi gros que le bœuf en affichant ses prestations

de base près de CHF 10'000.- de plus que ses congénères. La justification du niveau d'équipement ? L'argument ne me convainc guère. Oui le 4008 est bien doté de série, mais il ne propose cependant pas de gadget ou d'accessoire propre qui en ferait l'incontournable des SUV compacts. 4x4 pour tout le monde ? Peut-être. Mais avec les 20'000 exemplaires de 4008 que pense produire Peugeot par année démontrent également le peu de crédit que lui porte le constructeur... Dès lors comment être convaincu du produit ? A vous de voir...

Prix et principales options - Peugeot 4008 Allure 1.6 HDi

Prix de base : CHF 41'000.-

Peinture « Blanc Nacré » : CHF 1'100.-

Système de navigation incl. caméra de recul : CHF 2'600.-

(Cartographie Europe, disque dur 30Go, fonction Jukebox, écran couleur 7" avec fonction tactile, caméra de recul)

Pack Cielo : CHF 1'000.-

(Toit panoramique en verre avec jalousie électrique et guide de lumière ambre, barres de toit longitudinales)

Prix TOTAL : CHF 45'700.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de ce Peugeot 4008 Allure 1.6 HDi.

A lire aussi

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

Genève 2012 - Peugeot 4008

Genève 2012 - Peugeot 208

Genève 2012 - Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté - Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté - Peugeot 208



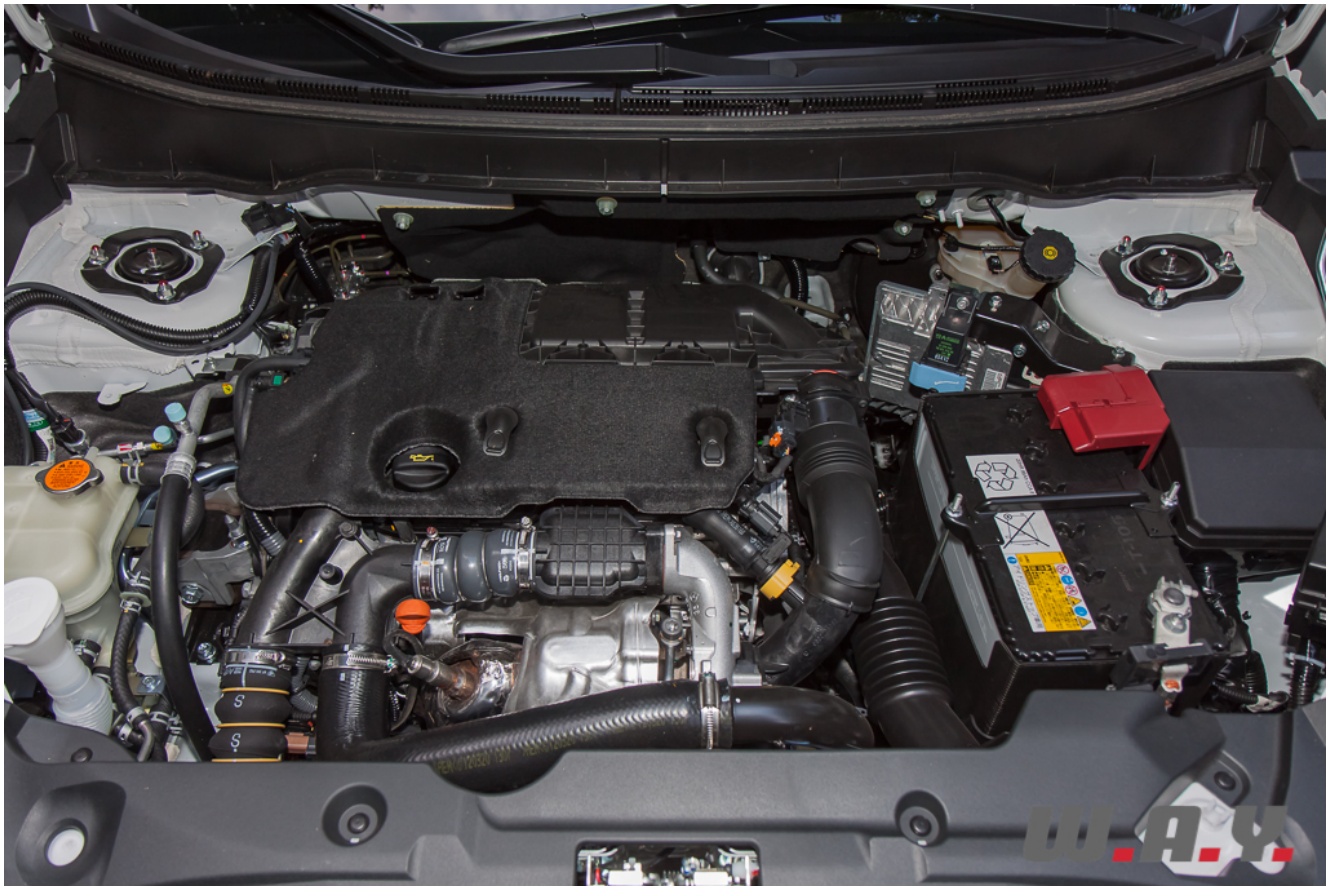








W.A.Y.



W.A.Y.











