

Essai - Peugeot 5008 GT : SUV Peugeot sorti du désert

La force des constructeurs français a été, et est toujours, de faire des citadines dotées de nombreux atouts. Avec la montée en puissance du marché des SUV, ils ont tenté de s'incruster sur ce segment. Semblant mal cerner la demande, leurs premières tentatives ont peiné à convaincre, tant de la part de PSA que de la part de Renault. Le 5008 suit le 3008 et cette fois, dès son lancement, le succès commercial ne s'est pas fait attendre. Peugeot aurait-il réussi la synthèse du parfait SUV français ?



- 4 cylindres, diesel, 1'997 cm³
- 180 ch à 3'750 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'540 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'641 x 1'906 x 1'646
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 129 g/km (C)
- dès CHF 50'150.-, mod. essayé: CHF 58'130.-

Chez Peugeot, les 3008 et 5008 vous rappellent quelque chose ? Deux monospaces peu séduisants, un rien surélevés et déjà appelés crossover. Fort heureusement, la marque de Sochaux confirme le changement de cap avec le 5008. Il suit le chemin du 3008 vers des SUV assumés, avec des grandes roues et du caractère dans le dessin. C'est même tout le groupe qui prend la tangente avec le DS 7 Crossback découvert dernièrement et dont nous vous proposerons prochainement un essai complet.

Ce 5008 est intelligent, pas au sens Tesla du mot, mais dans un sens commercial. Je vais vous raconter pourquoi.



A l'extérieur

Pour cette renaissance du 5008, Peugeot ne perd pas de temps à réinventer la roue. Le profil reprend la base de tout SUV depuis le Jeep Cherokee : un capot presque horizontal et un corps dessiné d'un bloc, du pare-brise à la porte du coffre.

La face avant, taillée à la verticale, intègre une calandre au dessin particulièrement soigné, avec des feux à LED entaillés d'un croc de chaque côté. En bas, ce qui a l'apparence d'un pare-pierre en aluminium n'est qu'un effet de style plutôt réussi pour l'aventure urbaine qui attend un 5008.

Les jantes bicolores se marient avec les nombreuses touches de chrome qui

cerclent les vitres ou soulignent les bas de caisse pour renforcer l'aspect chic de ce SUV de ville. Même le toit sert d'artifice de style en succombant à la mode des voitures bicolores devenues très en vogue. Seule la face arrière a moins inspiré les designers avec une reprise à l'échelle de l'arrière d'un 3008 : échappements rectangulaires intégrés au bouclier non peint, phares en reliefs, seuil de porte chromé.



A l'intérieur

Le style adopté par la marque du lion depuis un certain temps est efficace et séduisant. L'ensemble est élégant, avec de l'aluminium brossé, des inserts style bois de couleur très claire et du plastique piano noir. Face au passager, la planche de bord s'étire pour donner un maximum d'espace, ce que je trouve très réussi. Côté conducteur, le petit volant surprend au premier regard mais se révèle adapté à l'usage.

Le tout numérique prend ici tout son sens avec le tableau de bord virtuel, l'énorme écran tactile brillant au centre mais un peu trop éloigné du conducteur et les boutons physiques raccourcis en-dessous. Les touches du piano donnent accès à une page différente sur l'écran et les boutons un peu moins visibles sont des accès rapides pour le dégivrage, les sièges chauffants ou très logiquement le volume. Cette répartition me semble la plus juste, plus de boutons feraient calculatrice, moins perdraient en facilité d'utilisation.

Seules ombres au tableau, les parties inférieures souffrent des économies faites là

où on ne le remarque pas tout de suite et l'espace réservé aux passagers laisse à désirer. En effet, des plastiques durs se retrouvent en contre-porte, boîte à gants et j'en passe. Le même phénomène est observé sur la Renault Talisman ou sur le Skoda Kodiaq, c'est une tendance qui se généralise, d'ailleurs mêmes chez les marques allemandes.

Grâce au grand toit vitré, l'habitacle est logiquement lumineux. De nuit, l'éclairage d'ambiance est aussi une réussite. On découvre une superbe sellerie en cuir, surpiquée d'un motif assez chic. La deuxième rangée est en 2 tiers - 1 tiers avec dossier inclinable et assise coulissante. Ces passagers profitent de bouches d'aérations dédiées ainsi que de prises USB facilement accessibles et 2 trappes de rangement sous le plancher. Deux dernières places sont installées en option dans le plancher du coffre, réduisant de 80 litres le volume disponible.



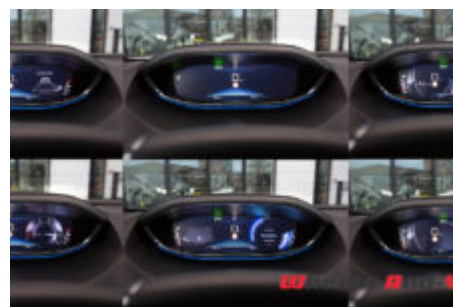
Sous le capot

La seule motorisation disponible en finition GT est un 2 litres diesel couplé à une boîte automatique 8 vitesses à simple embrayage. Cette mécanique développe 180 ch à 3'750 t/min pour un couple maximum de 400 Nm disponible dès 2'000 t/min.

La configuration du véhicule est assez complète, cependant je note l'absence du Grip Control. Un mystère pour moi sachant que ce système est un atout pour vendre un modèle sur le marché Suisse très demandeur de 4x4. Mon reportage début 2017 le montrait très bien. Car oui, disons-le, ce 5008 est une traction ! Ce modèle n'existe pas en traction intégrale et c'est bien surprenant quand on

découvre son physique imposant. En voyant les prouesses de Peugeot au Rallye Dakar en 2 roues motrices, on se pose un peu moins de questions.

Comme on l'attend d'un véhicule haut de gamme, le 5008 se gare tout seul, reste sur sa voie, adapte sa vitesse au régulateur en fonction du véhicule suivi et lit les panneaux, rien de révolutionnaire. Je relèverais seulement que le radar de régulateur actif manque de réactivité. Il ralentit parfois encore la voiture alors que le véhicule suivi a bifurqué. Une petite mise au point nous éviterait de finir le nez dans le volant lorsque le cas se présente.



Au volant

La conduite du 5008 ne réinvente rien. Digne représentante de la routière à la française, elle offre calme et confort à ses occupants. La boîte de vitesses, sans être un exemple de rapidité, fait preuve d'une grande douceur pour égrainer les rapports. Là où le bât blesse, c'est sur la réponse de l'accélérateur qui diffère selon que l'on roule en D ou en S. Le 5008 est un schizophrène. En D le moteur semble perdre un quart de sa cylindrée au démarrage avant d'avoir un comportement satisfaisant à vitesse stabilisée. En S c'est l'inverse ! Il se lance convenablement dans le trafic mais est ensuite bien trop brutal pour une conduite normale. Jonglant de l'un à l'autre, j'en viens vite à souhaiter une petite mise à jour de l'ECU.

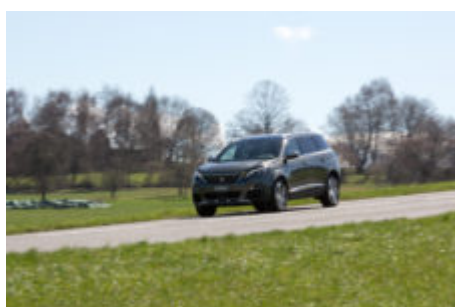
Avec seulement 1'500 kg sur la balance, le 5008 fait preuve d'agilité, toute relative si on considère les 4m60 de long de l'engin. Reste que derrière le petit

volant, on emmène ce SUV français du bout des doigts. Avec une bonne visibilité vers les alentours, on le place facilement dans la circulation et l'on évolue sereinement en ville. Jusqu'à ce que le Start&Stop entre en scène. Pourtant habitué à ce système, autant sur une transmission manuelle que sur une automatique, je suis vite agacé par sa sensibilité. Tout juste arrêté, le moteur se coupe immédiatement. Même en jouant un peu de la pédale de gaz parce qu'on sait que l'arrêt ne durera pas, le moteur s'arrête et se relance avec un temps de latence. Pire, pour un simple stationnement en avant lors qu'on souhaite s'approcher du mur, le système s'incrute dans la manœuvre. Heureusement, en marche arrière, le Start&Stop est désactivé. Pour le couper complètement il faut naviguer dans un sous-menu, mais ce n'est pas le but, je n'aime pas entendre le moteur lors d'un arrêt prolongé.

Taillé pour les longues distances, ce SUV familial vous avancera d'environ 800 km avant de réclamer un arrêt à la pompe. En configuration 7 places, n' imaginez pas mettre un adulte sur les strapontins arrière. Et même des enfants demanderont grâce bien avant le réservoir de la française. A réserver pour un dépannage sur courte distance, la 3^{ème} rangée de sièges est un choix à 10.- par dm³ de coffre perdu.

Bien que haut sur pattes, le 5008 n'a pas de vocation autre que routière. Son terrain de jeu sera la ville et sa périphérie, bien qu'on ne puisse pas exclure une escapade en tout chemin. Mais gare aux pare-chocs et à la garde au sol, ce SUV est plus à l'aise pour grimper un trottoir qu'un talus et les parties sensibles ne sont pas très protégées en partie inférieure.





Verdict

Je retrouve dans ce 5008 la même peur que dans toute la production française : ne surtout plus faire de moteur “grand tourisme” comme on les a connus. Les marques allemandes vendent à tour de bras des 6 cylindres et du 3 litres, dans l’hexagone exhiber un 2 litres est à la limite du politiquement correct et je ne parle même pas d’automobile sportive ! La bonne berline de père de famille, Safrane V6 ou C5 Tourer 3.0 HDi n’existent plus.

Pour revenir au 5008, je lui mets aussi cette étiquette “Aurait mérité un gros moulin” tout comme le DS 7 Crossback ou la Renault Talisman. Le reste de l’auto s’inscrit dans l’exacte recette du succès commercial. Un look de SUV, car c’est ce qui marche, un équipement d’info divertissement et d’aide à la conduite complet, le tout à un tarif abordable car doté uniquement de l’essentiel.

Même si en Suisse l’absence de 4×4 peut s’avérer rédhibitoire, à l’échelle européenne les ventes sont au rendez-vous. Et croyez-moi, équipé du Grip Control, il est à l’aise en tout chemin. Avec son frère 3008 couronné du titre de

voiture de l'année 2017 et victorieux au Dakar 2018, on peut dire que cette voiture sort du désert. Mais ce que j'entends vraiment par là, c'est que Peugeot a su relancer ces modèles après la traversée du désert des monospaces. Sur ce plan, le 5008 est une réussite.



Prix et options - Peugeot 5008 GT BlueHdi 180 S&S EAT8

Prix de base : CHF 50'150.-

Peinture métallisée « Gris Amazonite » : CHF 900.-

Cuir Nappa Mistral : CHF 2'500.-

Deux sièges escamotables et extractibles pour les passagers du 3e rang : CHF 800.-

Filet de retenue de charge haute : CHF 200.-

Prédisposition chauffage additionnel Webasto : CHF 80.-

Pare-brise chauffant : CHF 300.-

Toit ouvrant panoramique électrique avec velum : CHF 1'500.-

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

Système Hi-Fi Premium FOCAL : CHF 800.-

Pack City 2 : CHF 400.-

Pack Drive Assist : CHF 350.-

Prix TOTAL : CHF 58'130.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de ce Peugeot 5008 GT, ainsi qu'au Garage Fischer AG à Dietikon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

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

Nouveauté - Peugeot 508

Présentation - Peugeot 308 MY17

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

