

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

*La Peugeot 508 a surpris son monde, et nous aussi, à sa sortie en 2011. Elle incarnait les renouveaux de Peugeot, le style d'une part et le positionnement de l'autre. La 508 nous revient cet automne, arrivée à mi-vie, dans une version réactualisée. Premier constat après une première prise en main.*



- 4 cylindres turbo, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 165 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm à 1'400 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'485 kg
- Conso. mixte : 5.8 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 134 g/km
- dès CHF 37'400.-

---

Texte et photos : Jérôme Marchon / D.R.

---

Lors de notre premier essai de la Peugeot 508 il y a deux ans, nous avons été emballés par l'interprétation que faisait Peugeot de la familiale routière. Un style léché, une finition de premier ordre, sans parler des qualités dynamiques au-dessus de tout soupçon. Revoir une copie presque parfaite pourrait relever de la gageure, mais le constructeur de Sochaux semble avoir réussi son tour de passe-passe. On y trouve un style plus affirmé, de nouvelles motorisations, une vraie boîte de vitesses automatique - enfin ! - et une volonté de jouer dans la cour des grands confirmée.

L'agenda de la 508 va être chargé en cette fin d'année 2014. Les nouvelles Ford Mondeo et Volkswagen Passat devant faire leurs débuts commerciaux prochainement... Mais c'est surtout le marché Chinois qui dirige d'une certaine manière les affaires : 36% des ventes de 508 sont réalisées dans ce pays. La marque a par ailleurs ouvert un bureau de design à Shanghai, bureau qui a étroitement collaboré et influencé ce lifting de la 508.

### ***Esthétique***

C'est sur la face avant que les changements sont les plus significatifs. Tout droit reprise du concept car Exalt, la calandre accueille en son centre l'emblème du lion. C'est la nouvelle signature Peugeot, que l'on retrouvera sur les prochains modèles, à commencer par la 308 GT. Le bouclier est donc également modifié, abritant l'ensemble feux diurnes/clignotants à LED en forme de virgule. Les projecteurs, dans les versions haut de gamme sont également Full LED. Le capot est dès lors moins plongeant, accentuant le côté statuaire voulu pour la 508.

L'arrière de la berline accueille un nouveau pare-chocs aux formes rebondies et souligné de chrome. Les feux adoptent un dessin symbolisant les griffes du lion. Au final, grâce à ces artifices stylistiques, la berline s'allonge de 38 mm (à 4'830 mm) et dépasse désormais la SW (break) de 1 mm sur la toise. Ce dernier par contre revoit sa poupe originelle reconduite sans modification.

A l'intérieur, peu de changements significatifs dans l'agencement, inutile de changer une équipe qui gagne. Du côté technique, on note l'apparition d'un écran tactile 7'' similaire à la 308, qui permet au passage de dégager un petit vide poche sur le tunnel central où étaient disposées les commandes multimédia et GPS auparavant. Parmi les autres raffinements disponibles désormais de série sur la

nouvelle 508, j'y ai noté une caméra de recul et la surveillance des angles morts. L'impasse, par contre, a été faite sur les assistances anti-collision avec freinage d'urgence, le régulateur de vitesse auto-adaptatif ou encore l'assistance de parage, des quasi standards dans le segment. Réponse des patrons de Peugeot : les coûts d'intégration de ces technologies sont peu rentables sur le facelift d'un modèle existant et bien installé sur le marché. OK, compris, Peugeot ne souhaite pas conquérir de nouveaux clients ?... Du fait de l'apparition de l'écran tactile, la console centrale se simplifie au niveau des commandes et gagne en ergonomie. Un bon point, quoi que le volant, lui, reste constellé de boutons autour de son moyeu...

### ***Sous le capot***

En essence, la nouvelle Peugeot 508 inaugure une version gonflée du 1.6 l. turbo, baptisé e-THP 165. Comme son nom l'indique, il développe maintenant 165 CV à 6'000 t/min (contre 155 CV auparavant) et 240 Nm à 1'400 t/min.

Le marché suisse représente une portion négligeable dans le volume global des ventes de 508, certes (à peine 0.1% de la production totale depuis son lancement). Mais je peine toutefois à comprendre, ce d'autant que la technologie est là au sein du groupe, que Peugeot ne propose pas, chez nous, son vaisseau amiral avec le 1.6 l. THP de 200 CV de la 208 GTI, voire celui de 270 CV que nous vous ferons découvrir dans notre essai de la RCZ-R prochainement. Histoire de venir vraiment ferrailer avec les A4 et autres Série 3... Encore plus incompréhensible qu'avec la nouvelle mouture de la 508, une version entièrement thermique de la RXH voit le jour, sauf pour le marché suisse. Bref... revenons à la fiche technique.

Comme autres propulseurs, Peugeot propose un 1.6 l. essence de 120 CV accouplé uniquement à la boîte robotisée cauchemardesque ETG6. Anecdote. Du côté des diesels, le 2.2 l. HDI de 204 CV est pour le moment reconduit en haut de gamme ( finition GT exclusivement). A ses côtés, deux 2.0 l. « BlueHDI », développant pour l'un 150 CV/370 Nm et 180 CV/400 Nm pour l'autre. A noter que le second n'est accouplé qu'à une transmission automatique à six rapports.

Cette boîte de vitesses automatique, parlons-en. Nouveauté développée par le Japonais Aisin et baptisée EAT6, elle vient enfin combler un manque chronique

chez Peugeot. Très douce dans son fonctionnement, alliée à une gestion électronique réglée au poil, elle permet de tirer la quintessence du bloc auquel elle est couplée, que ce soit le 1.6 l. e-THP 165 ou le 2.0 BlueHDI de 180 CV que nous avons essayés. Sa réactivité tant en mode automatique qu'en mode manuel à l'aide des palettes au volant n'a rien à envier aux boîtes à double-embrayage, plus lourdes et plus encombrantes. Bon point !

Côté trains roulants, les pivots découplés sur le train avant ne sont plus réservés à la seule version GT (2.0 l. HDI 204 CV), mais se retrouvent aujourd'hui sur les autres motorisations diesel fort coupleuses. Les motorisations essence, plus modestes, n'en ont pas besoin.

### ***Au volant***

Je me mets au volant de la nouvelle motorisation essence 1.6 l. e-THP 165. A chaque fois que ce bloc 1.6 l. PSA est passé entre nos mains, nous en avons fait l'éloge. C'est aussi le cas ici. Certes dans une berline de près de 1'500 kg il ne se montre pas aussi alerte que dans une DS3. Mais d'emblée, la discrétion et la souplesse de ce moteur se montrent convaincantes, avec un couple maxi disponible dès 1'400 t/min. Aidé dans son action par la boîte automatique EAT6, il accomplit son travail avec sérieux et promet à notre berline de bonnes performances, grâce à une allonge très satisfaisante. Passé 4'000 t/min, il s'exprime dans une sonorité plaisante qui ne devient jamais fatigante grâce à une insonorisation soignée.

La boîte de vitesses s'adapte à la perfection au relief torturé des routes majorquines, rétrogradant lorsque nécessaire avec justesse et répondant avec allant aux sollicitations de l'accélérateur.

Sur la route, la nouvelle 508 fait toujours étalage des excellentes qualités de son châssis. Impériale sur les longs rubans et dans les courbes rapides, elle se montre aussi incisive et précise dans les lacets de montagne. Le moteur 1.6 l. ayant un poids contenu, il permet à l'auto de garder une direction légère et souple, qui ajoute à la précision du placement en courbe. Idéalement suspendue, la 508 enroule les courbes en maîtrisant parfaitement le roulis, mais son empattement de 2.80 m n'en fait pas une reine d'agilité pour autant.



Je réalise le trajet en sens inverse à bord de la 508 SW, équipée du bloc BlueHDI 2.0 l. de 180 CV. S'il n'y a pas de différences majeures au niveau du comportement entre la berline et le break, le bloc diesel étant plus lourd, le ressenti dans le volant est différent. Les relances sont très vives grâce au couple important (400 Nm) et le travail des pivots découplés sur le train avant permet de garder une trajectoire propre et précise. Quelques vibrations sont cependant ressenties sur le pédalier et dans l'assise des sièges au ralenti et la présence sonore est plus marquée que sur le bloc essence en accélération.

### **Verdict**

Ce restylage fait monter d'un cran la Peugeot 508 en la rendant plus statutaire. Elle compte toujours sur un châssis au compromis confort/dynamisme hors pair et accueille de nouvelles motorisations sous son capot, de même qu'une transmission automatique digne de ce nom. La 508 est plus que jamais une excellente pioche dans le segment des familiales routières.

Cependant, elle peine à cacher son âge, notamment en dotation d'éléments de sécurité dont ses concurrentes en sont bardées. La comparaison avec la nouvelle Volkswagen Passat et la nouvelle Ford Mondeo va être difficile à tenir. Et s'il vous plaît, Monsieur Peugeot, proposez au moins une version à 200 CV ou plus en essence ! Avec de telles qualités dynamiques, elle le mérite grandement votre 508 !

En termes de tarifs, la Peugeot 508 vient se placer un chouilla en-dessous de ses concurrentes allemandes, avec un prix débutant, pour la berline, à CHF 31'200.- pour la version 120 CV, CHF 35'200.- pour la 165 CV, CHF 43'300.- pour la BlueHDI 150 CV, CHF 46'150.- pour la BlueHDI 180 CV et CHF 50'850.- pour la GT HDI 204 CV, dépendant de la transmission et du niveau de finition. Pour le break SW, comptez un surcoût de CHF 2'000.- à finition égale. Enfin, la RXH (motorisation hybride), disponible qu'en break, se négocie à CHF 51'500.-. La nouvelle Peugeot 508 est d'ores et déjà disponible en concessions.

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Peugeot 508.

### **A lire aussi**

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 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











W.A.Y.























