Essai – Peugeot 508 RXH : L’hybride en mode baroudeur familial de luxe

Le groupe PSA poursuit l’expansion de sa gamme Hybrid4 et Peugeot sort le grand jeu en nous proposant un break haut de gamme 4×4, avec sa motorisation couplant turbo-diesel et hybrid.

- 4 cylindres, diesel, 1’997 cm^3
- 200 CV à 3’750 t/min
- 450 Nm de 1’750 t/min
- Boîte de vitesses mécanique robotisée, 6 rap.
- Vitesse maxi : 213 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1’845 kg
- Dimensions (mm): 4’823 x 1’864 x 1’525
- Conso. mixte : 7.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 107 g/km (A)
- dès CHF 59’900.-
  modèle essayé : CHF 66’450.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Olivier Mora

Après les essais de la Peugeot 3008 Hybrid4 et de la Citroën DS5 Hybrid4 réalisés récemment, nous vous proposons aujourd'hui l'essai d'un break haut de gamme au style baroudeur, le Peugeot 508 RXH. Vérifions si Peugeot a réussi son pari de mêler luxe, confort, tout-chemin et ceci dans un esprit écologique bien présent.

A l'extérieur

La version RXH de la Peugeot 508 est reconnaissable au premier coup d'œil. Nous avons affaire à un break 508 surélevé de 5 cm, avec des protections plastique sur tout le pourtour de la carrosserie, des jantes de 18 pouces au design unique et deux triples barrettes verticales de LED blanches logées aux extrémités du bouclier avant.

La face avant est pour le moins agressive avec la nouvelle identité Peugeot (en toutes lettres) incrustée entre le haut de la calandre et le capot moteur. Le dessin du bouclier, les barrettes de phares LED et le design des feux donnent un regard perçant à notre Française qui se la joue break « tout chemin » façon allemande, l'Audi Allroad pour n'en citer qu'une.

La ligne de cette 508, habituellement plutôt fade, a gagné en dynamisme et agressivité malgré sa longueur de 4.81 m. Les carénages des passages de roues et des bas de caisse ainsi que les roues de grand diamètre y sont pour beaucoup, tout comme les nombreux chromes et la couleur de carrosserie pour le moins réussie, le brun Calern (option). De série, la RXH est également équipée d'un toit panoramique, accessoire toujours agréable pour améliorer la luminosité intérieure, mais en cas de forte chaleur l'habitacle risque de se transformer rapidement en cocotte-minute… Et ce, expérience faite, même avec le pare-soleil mis en place dans le cas de cette auto !

La face arrière reste trop sobre avec très peu de différence avec le modèle de base, ne répondant pas aux lignes racées de la face avant et du profil. Dommage, elle aurait mérité un meilleur traitement.

A l'intérieur

Dès que nous nous approchons de notre RXH d'essai dans sa robe à la teinte

originale, nous sommes attirés par son habitacle tendu de cuir noir et alcantara crème (option). Un magnifique combiné de couleurs qui donne une luminosité rayonnante à cet intérieur. Certainement l'un des habitacles les plus lumineux dans lequel j'ai pu m'installer. Le touché de ces deux matières n'a d'égal que la qualité de finition de cet intérieur. Un standard que j'ai l'habitude de rencontrer dans des autos haut de gamme, généralement de fabriquants allemands. Mais non, nous avons bien affaire à une voiture française, bien entendu dans la catégorie Premium. Quel plaisir de voir que les travaux de finition sont de plus en plus réalisés avec minutie, et ce chez la grande majorité des constructeurs.

Le volant, au style peu conventionnel, est un trois branches regroupant un grand nombre de boutons sur le pourtour de l'airbag, commandant le système multimédia dont la téléphonie par bluetooth et l'ordinateur de bord. Les deux compteurs face au conducteur indiquent la vitesse pour celui de droite et, c'était une première pour un novice de l'hybride que je suis, un pourcentage de puissance utilisé pour celui de gauche. Le compte-tours a disparu ! Entre les deux compteurs, un petit ordinateur de bord indique les habituelles données de consommation, kilométrage et l'état de la batterie ainsi que de l'utilisation de la motorisation thermique et/ou électrique avec un petit schéma indiquant à quel moment les batteries se rechargent. Sur la casquette du tableau de bord face au conducteur, une petite vitre fumée apparaît lorsque le moteur est en marche indiquant la vitesse à laquelle le véhicule se déplace. Sympathique information mais pas très pratique, n'ayant jamais réussi à vraiment être en face de cet affichage tête-haute.

Sur la partie centrale du tableau de bord, un écran de 7 pouces regroupe GPS, afficheur du moteur électrique avec histogramme des consommations et schéma de l'utilisation des deux motorisations. En-dessous de ce moniteur, nous trouvons un bloc de commande pour la radio/CD et un bloc pour la climatisation bi-zone (4 zones en option). Sur l'imposante console centrale, se trouve un minuscule levier de commande pour la boîte à vitesses et un bouton rotatif qui commande quatre modes de conduite : Auto, Sport, 4WD et ZEV. Le bémol au sujet de l'habitacle concerne les parties en plastique noir vernis sur la console centrale ou autour de la radio qui sont constamment marquées par nos mains pleines de doigts.

L'habitabilité de cette auto est très généreuse, il est même aisé d'installer un siège pour enfant sur les sièges arrière. Le volume du coffre est tombé à 400 litres par rapport aux 560 litres des break 508 traditionnels, par la faute de la

batterie de propulsion logée sous le plancher du coffre. A noter que le hayon arrière est motorisé de série sur la RXH, une habitude à laquelle tous les utilisateurs s'accoutument très vite.

Sous le capot

Pour animer notre 508 RXH, Peugeot nous propose donc son système Hybrid4 diesel/électrique. Le moteur diesel est le 2.0 HDi de 163 CV et 300 Nm accouplé à la boîte robotisée à 6 vitesses et il est positionné à l'avant du véhicule entraînant les roues avant. A l'arrière du véhicule, sous le coffre, se trouve le moteur électrique de 37 CV et 200 Nm qui anime les roues arrière. En cumulant ces deux modes de propulsion, la 508 RXH devient une intégrale et développe donc 200 CV sur ses 4 roues.

Le mode Auto utilise le moteur diesel normalement et le moteur électrique uniquement en soutien alors que la boîte robotisée se comporte avec une grande civilité, sans aucun à-coups, ce qui rend notre RXH confortable et peu enjouée. Pour palier à ce manque d'engouement, il vous faut sélectionner le mode Sport qui améliore le fonctionnement du moteur diesel et utilise le moteur électrique boostant le moteur thérmique. La boîte robotisée se comporte de façon plus rapide avec des passages de rapports plutôt virils mais plus efficaces. En accélération, nous découvrons une toute autre voiture ! Le mode 4WD force la voiture à se propulser des quatres roues jusqu'à 120 km/h afin d'améliorer la motricité sur les terrains à faible adhérence. Et pour finir, le mode ZEV comme zéro émission, utilisera uniquement le moteur électrique. Autonomie de 3 km à 60 km/h maxi et tout cela sans la climatisation, le compresseur étant désactivé dans ce mode de propulsion.

Cette motorisation apporte une bonne satisfaction et est suffisamment vive dans une utilisation urbaine, mais le poids total de cette voiture qui affiche pas moins de 1'845 kg pénalise grandement ses reprises et sa consommation, sans compter la boîte à vitesses pour le moins hésitante. J'y reviens plus loin.

Au volant

Une fois notre position de conduite réglée, et cette étape fut longue à conclure pour ma part ne trouvant pas tout de suite ma position idéale avec les multiples réglages possibles, j'ai fini par être correctement installé pour parcourir près de 1'200 km à son volant. Je démarre l'engin en mode Auto, je positionne le sélecteur de vitesses sur N, mon pied sur le frein et hop on appuie sur le bouton Start/Stop. Les compteurs s'ébrouent et nous voilà prêts au départ à bord d'une auto très silencieuse. Normal, le moteur thermique ne s'allume qu'une fois avoir atteint une certaine vitesse. Déconcertant lors des premiers démarrages.

Le compte-tours est remplacé par un pourcentage de puissance utilisé, avec des zones indiquant quand le moteur thermique est à l'arrêt ou quand le moteur électrique se recharge, un gadget sympa mais il me manque toujours le compte-tours. Dès les premiers mètres, on sent que nous sommes dans une voiture au confort bien maîtrisé, le moteur marche suffisamment bien mais cette boîte à vitesses est une véritable catastrophe, une lenteur indigne des voitures du XXIe siècle. Cette transmission manque de réactivité, de précision et lorsque l'on passe en mode manuel, cela est guère mieux mis à part le fait que nous pouvons quand même lui ordonner de faire ce que nous désirons. Mais prévoyez bien quelques dixièmes de secondes avant qu'elle n'exécute ce qu'on lui demande.

En termes de confort, la 508 RXH bénéficie des qualités dynamiques de la 508 « normale », faisant l'impasse toutefois sur le train avant à pivots découplés. Il n'en demeure pas moins que notre break se montre confortable et équilibré à la différence près que les mouvements de caisse sont plus perceptibles du fait de la garde haut sol augmentée. Dommage que ces qualités soient malheureusement ternies par l'erreur de casting qu'est la présence de cette boîte robotisée d'un autre temps.

Verdict

Cette Peugeot 508 RXH confirme que le groupe PSA maîtrise parfaitement la technologie de la motorisation hybride avec son système diesel-électrique Hybrid4 même si les 4.1 l/100km de consommation mixte annoncés par le constructeur ont été impossible à réaliser par ma conduite, avec une moyenne sur la durée de mon essai de 7.6 l/100km.

De mon avis personnel, l'utilisation de ces motorisations hybride est concluante

mais pour les voitures plutôt de type citadines, conduite durant laquelle la consommation est nettement diminuée grâce à l'apport du moteur électrique qui s'avère suffisant pour circuler dans les bouchons. Le surcoût et l'embonpoint par rapport aux modèles classiques sont, encore aujourd'hui, également un frein pour le marché de ces autos mais avec le temps, l'évolution de la technologie aidant, le poids devrait pouvoir être réduit et les tarifs pratiqués plus en adéquation avec les modèles classiques. Mais pour cela, il faudra analyser la fiabilité de ces nouveaux produits qui utilisent des gestions électroniques tout de même fort complexes.

Prix et options – Peugeot 508 RXH

Prix de base : CHF 59'900.-

Peinture métallisée : CHF 900.-

Pack Alcantara/cuir club Lama : CHF 2'000.-

Climatisation automatique quadrizone : CHF 800.-

Chauffage autonome programmable : CHF 1'350.-

Keyless-System (accès et démarrage mains libre) : CHF 500.-

HiFi et Haut-parleurs JBL : CHF 700.-

Jantes aluminium 18'' Grand Angle : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 66'450.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 508 RXH.

A lire aussi

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 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

BE 545 257
W.A.V.

HYbrid4
W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

HYbrid4
HY
AUTO
SPORT
HYbrid4
ZEV
4WD
SHOULDER
AUTO
Chemin De Cretolliet (Tr
W.A.Y.

BE-545257
W.A.Y.

ECO
CHARGE
HYbrid4
%Power
READY
AUTO
CHECK
km/h
W.A.Y.

W.A.Y.

BE·545 257
W.A.Y.

508
BE·545 257
RXH
W.A.Y.

W.A.Y.

ESC
NAV
TRAF.
RADIO
MEDIA
SET
UP
ADDR.
BOOK
SOS
AUTO
W.A.Y.

BE·545257
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

PEUGEOT
BE·545 257
www.peugeot.ch
W.A.Y.

PEUGEOT
BE·545 257
www.peugeot.ch
W.A.Y.