Essai – Peugeot 508 SW BlueHDi 130 EAT8 : L’anti SUV a de beaux restes

Le segment D, avec son lot d’Audi A4, BMW Série 3, Mercedes Classe C, Skoda Superb et j’en passe, n’est pas aussi porteur que celui des SUV qui foisonnent sur le marché actuel. Mais les constructeurs ne l’ont pas pour autant délaissé. Peugeot le démontre avec sa nouvelle 508 SW.

- 4 cylindres, diesel, turbo, 1’499 cm^3
- 130 ch à 3’750 t/min
- 300 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.1 sec.
- Poids : 1’505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’778 x 1’859 x 1’420
- Conso. mesurée : 5.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 141 g/km (A)
- dès CHF 41’240.-, mod. essayé : CHF 47’620.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Comme écrit précédemment, elle n’est pas la seule dans ce segment, mais elle a quelques atouts à faire valoir. En effet, le confort général et la précision du train avant des Peugeot ne sont plus à démontrer. De plus, les déclinaisons break constituent une longue histoire chez la marque au lion, presque une tradition, et ce depuis 1950. Nombreux sont les modèles qui sont sortis en version break.

Prenons la route ensemble et voyons l’évolution de cette 508 SW équipée du moteur milieu de gamme, un BlueHDi de 130 ch. Diesel certes, mais c’est une motorisation moderne respectant les sévères normes Euro 6d-Temp.

A l’extérieur

Des porte-à-faux réduits, une ligne de toit rabaissée par rapport à l’ancienne version (-6cm) et plongeante vers un arrière très effilé, des portes sans encadrement, style coupé, et vous voilà avec un break des plus élégants. Sa face avant, surprenante pour une Peugeot, représente le nouveau visuel de la marque. Place à la nouvelle vague.

Le regard est immédiatement attiré sur ses phares. Ces derniers semblent incrustés dans le bouclier et le capot. Effilés, ils donnent un aspect très racé à cette proue et lui confèrent une forte personnalité.

Son arrière, quoique plus classique, est équilibré et deux grosses sorties d’échappement contribuent à donner force et puissance à ce break. Les feux allumés reprennent les trois griffes spécifiques à la marque. Les griffes du lion ! Esthétiquement, avec ses belles jantes de 19 pouces et sa teinte gris métallisé, c’est un sans-faute.

A l'intérieur

C'est un réel plaisir de rentrer dans cet intérieur. Spacieux, lumineux et respirant la qualité, il allie confort et modernité. Modernité car l'ensemble i-Cockpit rassemble un groupe de fonctions telles que la navigation, la radio, la ventilation… le tout s'affichant soit sur l'écran en face du conducteur, soit sur l'écran tactile sur le côté. On aime ou on n'aime pas, mais cela a pour avantage de supprimer bon nombre de boutons sur la planche de bord et ainsi de l'alléger.

Il reste néanmoins sept touches de style piano, dites Toggle switches, sur la console centrale, sous l'écran tactile. Ces boutons permettent l'accès aux principales fonctionnalités (radio, climatisation, navigation, éclairage…). Sur notre modèle d'essai de finition Allure, nous avons également la fonction Mirror Screen, affichant sur l'écran tactile les principales fonctionnalités de votre smartphone.

L'habitacle en soi est soigné et d'une qualité de finition rare sur une française. Les plastiques sont moussés et les ajustements parfaits. Les sièges en tissu (cuir en option) sont fermes et maintiennent bien. A l'arrière également, on est bien assis. Reste que les plus de 1m80 se sentiront un peu à l'étroit en hauteur. Cela est lié à ce pavillon au profil très plongeant.

Un grand hayon ouvre sur un coffre généreux de 530 litres, même s'il perd un peu face à l'ancienne version. Néanmoins, si vous souhaitez passer chez Ikea ou votre

brocanteur préféré, il vous suffira de vous pencher et de tirer les deux poignées situées de part et d'autre du coffre pour y loger un gros carton ou un long meuble, le volume total atteignant 1'780 litres une fois la banquette rabattue. Par ailleurs, les rangements sont nombreux et l'on a même une grande place pour son smartphone sous l'avant de la console centrale.

Sous le capot

Ce « petit » bloc diesel de 1.5 litre propose une puissance plus qu'honorable de 130 ch, mais surtout 300 Nm de couple dès 1'750 t/min. Sans être un foudre de guerre, il s'en sort bien, associé à une boite automatique à huit rapports bien étagée et rapide. Bénéficiant des dernières évolutions technologiques en matière de dépollution, il répond aux normes en vigueur.

Sa consommation est comparable à celle d'un chameau avec un petit 5.5 l/100km de moyenne sur la totalité de mon essai. Elle culminera à 6.4 l/100km en faisant beaucoup de routes de montagne. Avec 55 litres dans le réservoir, l'autonomie des 1'000 km est atteinte. Cela tend à montrer que le diesel a encore un certain avenir… D'autant que ce moteur se montre souple et d'une grande élasticité.

Le catalogue propose plus puissant, toujours en diesel, le 2.0 HDi. Il offre 160 ch avec un couple de 400 Nm. Mais très sincèrement, notre mécanique du jour n'a rien à lui envier.

Au volant

Comme pour beaucoup de voitures maintenant, la clé reste dans la poche, on appuie sur un poussoir (et sur la pédale de frein avec une automatique) pour démarrer. Etonnamment, il faut vraiment insister sur le poussoir pour amorcer le moteur et entendre que l'on a bien un diesel sous le capot. J'ai connu meilleur agrément en matière d'insonorisation, surtout sur une berline. Il faut assumer, on roule en diesel. A noter que sur route et autoroute, même à bonne vitesse, il se fait beaucoup plus discret, au point même de ne plus se faire entendre. C'est seulement en ville et au démarrage que le son n'est pas très « noble ».

Je suis assis confortablement, le regard vers l'horizon, ou vers ce moderne i-Cockpit, les mains sur ce petit volant à méplat, prêt à utiliser les palettes un poil trop éloignées du volant et qui nécessitent de longs doigts pour être actionnées. Cela surprend au début mais on s'habitue à l'usage.

Première impression, c'est bien une Peugeot. Le petit volant et les informations qu'il restitue sont 100% ADN du lion. La précision du train avant et son caractère incisif restent une référence. Même avec un moteur diesel, vous avez du plaisir à conduire, à placer ce train avant, à rouler, tout simplement. La voiture prend peu de roulis, les ingénieurs ont durci les amortisseurs arrière afin d'accepter un chargement plus lourd sur le train arrière. On aurait pu penser que cela rendrait la voiture moins confortable et que cela « taperait » sur certaine bosse. Mais il n'en est rien.

Cette 508 SW est relativement légère pour son gabarit. Ça lui confère d'excellentes aptitudes routières et surtout ça explique la consommation relativement basse pour un break de cette taille.

Pour ceux qui ne connaissent pas le i-Cockpit, sachez que l'on peut choisir à sa guise différents fonds. On peut avoir le traditionnel tachymètre et son compte tours ou seulement la vitesse en numérique ou encore la cartographie GPS ou

tout simplement rien. J’aime le compte tours qui part à l’envers de gauche à droite. La conception d’un ingénieur issu d’une certaine usine de Gaydon peut être ?

Cette voiture possède toutes les aides à la conduite et braque admirablement bien malgré sa longueur. D’ailleurs, il faudra prévoir un garage profond si l’on veut accéder au coffre une fois la porte du box fermée. Un regret tout de même, la caméra de recul. Elle est dépassée en matière de technologie. L’image renvoyée est indigne du niveau technique de cette voiture.

Rouler dans une Peugeot moderne reste un plaisir, notamment grâce à cette fameuse précision du train avant toujours présente. Il faut juste déconnecter l’alerte de franchissement de voie qui vous balance désagréablement de gauche à droite selon les lignes approchées en bordure de route. La boite est d’une extrême douceur et confère à cette voiture une conduite apaisée. Sur nationale comme sur autoroute, les kilomètres défilent. Quand arrivent les courbes, le plaisir de placer sur sa trajectoire idéale cette 508 SW est réel. Le volant retransmet bien la route et l’on attend chaque virage avec bonheur.

Verdict

Si, pour vous, acheter un SUV n’est pas votre priorité et si vous aimez le look du break, vous aimerez cette 508 SW. Belle, racée, bien équipée, confortable, économique, spacieuse, plaisante à conduire, elle propose une réelle alternative

au SUV. Cette Peugeot avale la route dans un confort de berline et offre une possibilité de chargement conséquente que ne peuvent offrir bon nombre de crossovers.

De plus, elle n’a pas à rougir devant la production allemande et cette motorisation, alliée à cette boite automatique, propose beaucoup d’agrément pour un prix très acceptable.

<u>Prix et options – Peugeot 508 SW BlueHDi 130 S&S EAT8 “Allure”</u>

Prix de base : CHF 45’240.-

Peinture métallisée Gris Amazonite : CHF 900.-

Jantes alliage 17” Merion + roue de secours galette : CHF 150.-

Accès et démarrage mains libres : CHF 400.-

Driver Sport Pack : CHF 500.-

Vitres latérales arrière et lunette arrière surteintées : CHF 400.-

Triangle de présignalisation : CHF 30.-

<u>Prix TOTAL : CHF 47’620.-</u>

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

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

A lire aussi

Essai – Peugeot 508 GT Berline : Le lion sort de l’ombre

Premier contact – Peugeot 508 SW : Le retour de la Reine Lionne

Essai – Peugeot 5008 GT : SUV Peugeot sorti du désert

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 3008 GT Hybrid4

Nouveauté – Peugeot 2008

Nouveauté – Peugeot 208

Présentation – Peugeot Concept 508 Sport Engineered

Présentation – Peugeot e-Legend Concept

Nouveauté – Peugeot 508 SW

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

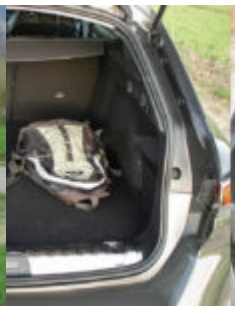
Sport Auto – Peugeot 208 GTi Racing Experience

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