Essai – Peugeot 508 SW GT : Une lionne d'Outre-Rhin ?

Nouveau porte-étandard de Peugeot, la 508 se voit attribuer la lourde tâche d'incarner le haut de gamme du constructeur sochalien, depuis la disparition de la 607. Qu'en est-il réellement ?

- 4 cylindres, diesel, 2'179 cm^3
- 204 CV à 3'500 t/min
- 450 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 232 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'735 kg
- Conso. mesurée : 7.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 154 g/km (A)
- dès CHF 55'300.-
  modèle essayé CHF 59'200.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

C'est peu dire que les constructeurs français ont développé ces dernières années

un complexe face au haut de gamme automobile. Alors que Renault propose sa « Latitude », en réalité une Samsung SM5 rebadgée du losange, en optant pour le haut de gamme « low cost », Peugeot a adopté une stratégie toute différente, consistant à remplacer sa routière familiale, la 407, et sa grande routière pour ministres et PDG, la 607, par un seul modèle. Il incombe donc à la 508, disponible tant en berline qu'en break « SW », de relever ce défi, lorgnant bien évidemment sur les concurrentes d'Outre-Rhin, tout en préparant le terrain pour une « vraie » limousine, peut-être basée sur le concept HX1 présenté en septembre dernier au salon de Francfort. Nous avons pris le volant de la 508 SW GT, le sommet de la gamme, uniquement motorisée par un 2.0 litres diesel HDi de 204 CV.

A l'extérieur

La 407 aura marqué bon nombre d'esprits par une ligne pour le moins particulière, caractérisée notamment par un porte-à-faux avant exagéré. Sur la 508, il n'en est rien. Les designers maison ont donc opté pour un style nettement plus consensuel, équilibré, dont l'inspiration germanique voire scandinave ne peuvent être ignorées. Ainsi donc le capot et la ligne de caisse s'ornent d'un épaulement typiquement Volvo tandis que la ligne de toit arrondie et la calandre barrée de la plaque d'immatriculation ne sont pas sans rappeler les Audi. L'ensemble est très fluide du bout du capot au bouclier arrière et ne manque pas d'élégance. A l'arrière, le trait de crayon s'est fait plus discret et épuré, rendant une poupe massive mais sobre. Le bouclier englobe les sorties d'échappement rectangulaires tandis que l'intégration des feux est particulièrement réussie. Même constat pour les barres de toit intégrées à leur support, les rendant quasi invisibles. La finition « GT » de notre lionne se caractérise par une calandre noire satinée, flanquée du logo « GT » ainsi que par des jantes de 18'' « Style 10 » du plus bel effet. Je mets toutefois un bémol sur le choix du blanc nacré pour notre modèle d'essai : ça n'est certainement pas le coloris le plus approprié à cette 508 car gommant bon nombre de galbes présents sur le capot et à mi-hauteur des portières notamment.
Du point de vue des dimensions, l'encombrement de cette 508 SW se situe à mi-chemin entre ceux de la 407 et 607, toisant à 4.81 m., pour un empattement de 2.82 m.

A l'intérieur

L'empattement important de notre break lui permet aisément d'accueillir cinq passagers à bord. Avec 2.82 m., c'est 10 cm de mieux qu'une VW Passat ! Ce gain profitera en priorité à l'espace aux jambes à l'arrière et surtout au volume de chargement. Le coffre dispose de 560 litres de volume utile, extensible jusqu'à 1'589 litres banquette rabattue.
Mais les énormes progrès ont principalement été réalisés dans l'agencement et le choix des matériaux. Avec la planche de bord, au design fluide et agréable, Peugeot s'approche sans conteste des meilleures élèves dans ce domaine. Matériaux moussés et agréables au toucher, un agencement particulièrement soigné, du noir, encore du noir et toujours du noir, décidemment l'école allemande fait des émules dans le Jura français ! Je constate avec plaisir que la console centrale aussi boutonneuse qu'un ado de quinze ans en pleine crise acnéique de la 407 laisse place à un tableau de commandes claires, idéalement disposées et à l'ergonomie parfaite. Le tunnel central s'orne désormais d'un joystick façon « i-drive » ou « MMI » afin de piloter le module ordinateur de bord/GPS/Radio. Même l'écran multifonctions face au conducteur au centre de l'instrumentation, dont la matrice fût décriée par mon confrère dans son essai de la Peugeot RCZ, opte pour la couleur et une résolution à la hauteur des espérances actuelles en la matière.
Bref, cet intérieur est du bien bel ouvrage. Les perpétuels insatisfaits s'arrêteront peut-être sur les commodos fragiles en apparence et les plaquages « piano black » en vrai plastoc, mais ce ne sont, à mon sens, que des points de détails tant les progrès sont énormes si l'on compare la dernière-née avec les précédentes productions de la maison de Sochaux.
Les sièges sont confortables et leurs commandes électriques permettent de facilement trouver une position idéale. J'aurais peut-être apprécié un peu plus de maintien latéral en conduite dynamique. Du côté des équipements, la 508 offre à ses passagers une climatisation quadri-zone plutôt efficace même avec un soleil ardant irradiant de ses rayons le pavillon en verre. Le conducteur dispose d'un affichage tête haute fort utile. Par contre, à ma grande surprise, des technologies phares du groupe PSA et surtout présentes sur les concurrentes de la 508 brillent par leur absence. Ainsi donc, pas d'avertisseur d'angle mort, encore moins de régulateur de vitesse adaptatif ou d'avertisseur de franchissement de ligne… Etrange !

Sous le capot

L'errance des constructeurs français dans le haut de gamme trouve en partie son origine dans une offre de motorisations pour le moins exsangue… Il n'y a plus de noble V6 à se mettre sous le capot, tant en essence qu'en diesel. Dommage ! On se contentera de quatre cylindres. Bon, si leur origine roturière peut rebuter dans une routière et inciter à guguer du coin de l'oeil l'offre germanique, force est de constater que leur rendement est assez intéressant, du moins pour les diesel. En ce qui me concerne, la noblesse mécanique – certes décadente en ces temps où « l'écologiquement correct » prend le dessus de manière de plus en plus inquiétante – d'un moteur en « V » demeure un must en termes d'agrément dans une (grande) routière destinée à aligner les kilomètres.
Bien. Ce constat désolant dressé, lorgnons sous le capot de notre lionne. La 508 SW GT coiffant la gamme, elle bénéficie d'un nouveau 2.2 litres diesel HDi développant 204 CV à 3'500 t/min et 450 Nm à 2'000 t/min. Pas mal sur le papier ! Et côté consommation, le constructeur annonce une consommation moyenne de 5.9 l./100 km. La moyenne à la pompe durant notre essai sur tous types de tracés se monte à 7.6 l./100 km. C'est sobre, oui, mais pas tant que ça si je la compare à une mesure que j'avais faite il y a cinq ans sur une 607 équipée du 2.7 l. V6 HDi qui nécessitait alors 9.0 l./100 km à la pompe.
Le propulseur de la 508 est accouplé à une boîte automatique classique à convertisseur dotée de six rapports avec une commande manuelle au moyen de palettes au volant. Ici aussi, je m'étonne de ne toujours pas trouver, au sein du groupe PSA, une boîte à double-embrayage, devenue depuis quelques années un standard dans l'automobile « premium ».
Petit détail encore, d'importance toutefois. La 508 GT, tant berline que SW, reçoit un châssis plus affûté que ses consœurs. Si toutes les versions partagent un train arrière multibras, le train avant de la GT troque son « pseudo McPherson » contre un double triangle à pivot découplé. Pour faire simple, cette solution permet de séparer la fonction d'amortissement de celle du guidage, donc de gagner en agilité. J'y reviendrai.
J'appuie sur le bouton starter. Silence de cathédrale. Nous sommes en présence, heureuse, d'un diesel qui ne claque pas, ou peu, et surtout d'une insonorisation de l'habitacle à toute épreuve. Bon point ! Il est donc temps de prendre la route.

Au volant

D’emblée, le bloc de 204 CV se montre souple mais plutôt rétif à la cravache. Peugeot a opté pour un turbo à géométrie variable qui lisse la courbe de couple sur une large plage d’utilisation. Ainsi donc, aux oubliettes l’effet « coup de pied aux fesses » habituel des diesels turbo, et vive la puissance délivrée de manière linéaire. Même si les performances sont là, cette linéarité flatte moins l’ego du dompteur, ce d’autant que le rupteur arrive très vite. La rugosité sonore du quatre cylindres apparaît en bruit de fond dans l’habitacle à pleine charge, mais jamais de manière trop présente ou insupportable. La boîte de vitesses égrène ses rapports en douceur et assiste parfaitement le conducteur au freinage en rétrogradant. Le mode manuel montre par contre quelques faiblesses dans sa gestion, notamment à la descente des rapports où la commande sur la palette reste parfois sans réponse. Enfin, le freinage est au-dessus de tout soupçon, avec un mordant qui pourrait être un chouilla plus progressif. Une question d’habitude à attraper.
La 508 SW n’a rien à prouver à ses concurrentes en termes de comportement sur les rubans roulants. Mais le domaine où elle se permet de leur flanquer un magistral coup de griffe, c’est sur les tronçons sinueux. Le savoir-faire de Peugeot dans la conception de châssis n’est plus à faire, mais la marque prend avec ce modèle une avance indéniable sur ses pairs, grâce à l’adoption des pivots découplés, un montage habituellement réservé aux supersportives ou carrément aux voitures de courses. Nul besoin de claquer le fouet, l’auto répond au doigt et à l’œil. Bien qu’assistée, voire sur-assistée en ville, la direction conserve une consistance rassurante à allure soutenue, communiquant avec précision ce qu’il se passe sous le train avant et guidant notre break avec une précision chirurgicale. Volant littéralement de virage en virage à une vitesse diabolique, les mouvements de caisse sont maîtrisés avec maestria : peu de tangage et le roulis est quasi inexistant. Malheureusement, le manque de soutien latéral des sièges vous incitera à retenir vos ardeurs et celles de la bête bien avant les limites d’adhérence de votre monture, qui sont incroyablement éloignées pour ce type de véhicule. A l’heure où la voiture de tout le monde tend à se montrer sous-vireuse à la limite, la Peugeot 508 conserve un comportement parfaitement neutre qui vous met en confiance.
Chaussée de jantes 18’’, la fermeté de l’amortissement est logiquement de la partie et les irrégularités se ressentent davantage sans pour autant malmener vos vertèbres.

Verdict

Alors, la 508, nouveau haut de gamme ? Oui, dans sa présentation, indéniablement, tant les efforts consentis sont payants. En termes de style, le contrat est également rempli ; reste à choisir, lors de la commande, un coloris de carrosserie conférant à l'auto un look plus statutaire que le blanc ambulance, fût-il nacré. Son comportement ? Résolument une Peugeot du XXIe siècle, bluffante d'efficacité et de constance tout en restant parfaitement homogène, probablement le meilleur châssis de la catégorie. Et enfin, pour ne rien gâcher, avec un prix de base de CHF 55'300.- pour la version SW GT, son positionnement tarifaire, certes élevé pour une Peugeot, reste bien en deçà des habitudes germaniques en la matière.
Par contre, toute labellisée GT qu'elle est, la 508 mériterait une cavalerie à la hauteur du potentiel de ses trains roulants, largement sous-exploités en l'état, mais surtout en adéquation avec la catégorie dans laquelle Peugeot souhaite se battre. Grâce aux nombreux accords technologiques qu'entretien PSA avec quelques-uns des meilleurs motoristes du marché, il ne serait pas si incongru de retrouver une belle mécanique partagée avec une… Allemande sous le capot de la Française.

Prix et options – Peugeot 508 SW GT

Prix de base : CHF 55'300.-

Climatisation automatique quadrizone (incl. stores pare-soleils aux fenêtres latérales) : CHF 800.-

Peinture nacrée : CHF 1'100.-

Pack Cuir Nappa GT : CHF 2'000.-
Inclus : Indexation automatique des rétroviseurs au passage de la marche arrière avec fonction mémoire, réglage des nez de coussin aux sièges avant, garnissage des sièges en cuir Nappa avec surpiqûres, fonction massage dans le siège conducteur, sièges avant électriques à mémoire

Prix TOTAL : CHF 59'200.-

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

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

A lire aussi

Premier contact – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai – Peugeot RCZ : L'élégance à la française

Nouveauté – Peugeot 208

PEUGEOT
BE 220 855
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

STOP
PEUGEOT
SERVICE
km/h
ESC
TRAIL
PEDA
NAV
RADIO
ADDR. BOOK
SET UP
SOS
AUTO
20s 20s
W.A.Y.

W.A.Y.

HDi 16
W.A.Y.

W.A.Y.

GT
GT
W.A.Y.

BE·220 855
W.A.Y.

BE·220 855
W.A.Y.

BE·220 855
W.A.Y.

W.A.Y.

508 SW
W.A.Y.

BE·220 855
W.A.Y.