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

Ces dernières années, Peugeot a nettement marqué les esprits, avec l’arrivée d’un nouveau langage stylistique pour ses automobiles et une volonté marquée de s’installer durablement comme un constructeur de premier plan, fortement soutenu par la stratégie globale bien maîtrisée du groupe PSA. La 208, la 308, la 3008 ainsi que la 5008 sont d’ores et déjà des succès commerciaux. Les attentes envers la dernière arrivée, la 508, n’en sont donc pas moins hautes.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1’598 cm^3
- 225 ch à 5’500 t/min
- 300 Nm à 1’900 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1’495 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’750 x 1’859 x 1’403
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 132 g/km (E)
- dès CHF 52’500.-, mod. essayé : CHF 60’150.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

La montée en gamme s'inscrit comme une tendance claire et durable au sein de la marque au lion. Depuis l'amorce du nouveau millénaire, Peugeot souffre de mauvaises réputations, de celle d'être de finition bâclée et de durabilité assez faible, ces dernières étant largement répandue par moult commentateurs automobiles, et pas des moins célèbres. Malgré les railleries, la première génération de 508, héritière à la fois de la 407 et de la 607, fut un beau succès en termes de ventes, avec plus de 500'000 exemplaires écoulés dans le monde, en Europe et en Chine principalement. Il s'agit donc pour cette deuxième génération, présentée et commercialisée en 2018, de réitérer l'exploit. Au travers de la 508 berline finition GT ici à l'essai, peut-on en conclure qu'elle a les atouts pour y arriver ? Réponse dans la suite.







A l'extérieur

Il est loin le temps des designs simplistes, des formes ternes et sans reliefs. Il faut bien avouer que les graphistes de Peugeot ont su se renouveler. Naturellement, la 508 n'est en rien à 100% inédite côté esthétique. On retrouve dans la berline un bon nombre des nouveaux éléments signatures de la marque française.

En premier lieu la calandre à motif en damier, dont sont pourvus seulement les modèles haut de gamme. Les projecteurs avant, à matrices LED carrées, sont aussi dans la mouvance contemporaine et le sont encore plus les phares arrière aux « griffes » quasi-verticales hyper distinctives du constructeur.

La face avant apparaît comme racée, sculpturale. Le dessin du bas du bouclier est saillant, tout comme les lignes parcourant le capot. Le regard des projecteurs est volontaire et magnifiquement bien accompagné par les feux diurnes pointus, acérés, telles les canines d'un tigre à dents de sabre. Trônent enfin, au centre, le significatif lion franc-comtois ainsi que le nom même du modèle, 508, comme jadis les premiers véhicules de la marque.

L'arrière jouit aussi d'un dessin soigné dont l'élément fort est indéniablement l'ensemble phares-raccord noir gloss. Les reliefs sont omniprésents, conférant un caractère affirmé à la face. Le petit « winglet », au coin du hayon fait d'ailleurs partie, à mon goût, des petits détails fort bien réussis.

De côté, l'allure est moderne, avec une ligne de ceinture haute et des traits fuyant vers l'arrière. La chute du pavillon est douce et nullement perturbée par une quelconque antenne. Notre modèle d'essai profite de la meilleure des finitions, la GT, et se voit donc doté d'éléments exclusifs. Parmi eux on peut noter les coques de rétroviseurs et du bas de bouclier arrière noir gloss, les jantes 19 pouces diamantées « Augusta » ou encore les vitres arrière surteintées.

J'aime particulièrement cette automobile. Le dessin est résolument moderne et original. Je me plais à l'observer et à en apprécier les petites touches stylistiques disséminées çà et là. Et j'adore, par-dessus tout, l'animation lumineuse de bienvenue lorsque je déverrouille la voiture, qui me rappelle furieusement K.I.T.T. de la série télévisée K2000.













A l'intérieur

L'ambiance globale de l'habitacle tire franchement vers le noir. Si les voitures actuelles font dans l'austère, l'environnement proposé par la Peugeot verse dans la sobriété maîtrisée, au rendu de finition particulièrement bon. Le revêtement en bois de chêne gris, qui orne les contre-portes, la console centrale et la planche de bord participent à cette sensation de bonne qualité. Mais au-delà du rendu général, un bon nombre d'éléments rend cette 508 GT originale et la démarque de la concurrence. En tête de liste se place naturellement ceux qui se présentent immédiatement au conducteur : le volant et le cockpit. Le volant d'abord surprend par sa forme octogonale peu conventionnelle. Si un certain nombre de véhicules du groupe PSA choisissent de placer un « plat » au bas du volant, le choix fait ici est aussi d'en placer un sur le haut. Ce qui confère ici deux avantages majeurs : le cockpit virtuel est rendu visible et la prise en main dans les virages est vraiment bonne.

Comme c'est le cas avec les SUV de la marque, la 508 est équipée de série en finition GT du « i-cockpit ». Et quelle réussite ! L'écran est large, la définition particulièrement fine et les options d'affichage sont variées, tant dans les informations proposées que dans le design. Indéniablement, Peugeot sait profiter au maximum, avec ce dispositif, du tout numérique. Le constat est un peu moins glorieux en ce qui concerne l'écran central tactile dix pouces. La résolution demeure excellente, les menus sobres, mais l'ergonomie n'est pas au top. L'utilisation des différentes fonctionnalités ne m'apparaît pas intuitive et je m'y

reprends parfois à plusieurs reprises pour trouver le réglage que je cherche à modifier. Rien de rédhibitoire en substance, simplement un petit écueil qui place ce système d'infodivertissement en arrière de la concurrence.

Avec une longueur totale de 4.75 mètres, la 508 GT demeure dans le segment des berlines sans pouvoir se hisser dans la catégorie des limousines. Cela a donc fatalement une répercussion sur l'espace intérieur où le parent pauvre est la banquette arrière. Car l'habitabilité à l'avant est bonne. Le confort est sans faille, soutenu par des sièges chauffants et massants de série aux réglages électriques 8 voies. Ils se montrent aussi enveloppants et assurent un très bon maintien, même pour le solide gaillard que je suis. Une ombre au tableau cependant : la console centrale est, à mon avis, trop proéminente.

Comme indiqué auparavant, l'espace arrière a fait les frais du gabarit contenu de la 508. L'espace aux jambes reste convenable, pourvu que vous ne dépassiez pas le mètre huitante-cinq. Le volume sous plafond est, quant à lui, bon, la chute de pavillon n'étant pas abrupte. Les assises enfin offrent un confort très proche de celui proposé à l'avant et autorisent de longs voyages sans la moindre gêne.

Le coffre affiche un volume de base de 487 litres, soit une valeur dans la parfaite moyenne. Une fois la banquette arrière deux-tiers/un-tiers rabattue, l'espace offert bondit à 1'537 litres. C'est tout de même 173 litres de plus que ce propose une V60 de dernière génération, plus longue d'un centimètre !

Dans les derniers points forts à relever, je peux citer le toit panoramique, disponible en option, qui s'avère être un vrai plus de luminosité et rend l'habitable encore plus agréable ; le système son 10 haut-parleurs "made in France" Focal est aussi à ajouter à la liste des réussites, lui qui s'avère être de très bonne facture.







Sous le capot

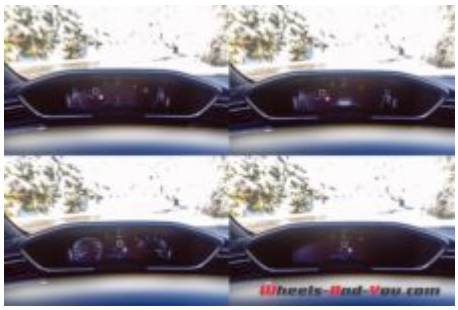
Peugeot propose trois blocs moteurs pour cette nouvelle 508 : d'une part le 1.6 L PureTech décliné à 180 et 225 chevaux et couplable uniquement avec la boîte automatique EAT 8 rapports ; d'autre part, le 1.5 L BlueHDi diesel de 130 chevaux, à allier au choix avec une boîte manuelle six vitesses ou l'EAT8, et enfin le 2.0 L BlueHDi sortant 160 ou 180 chevaux. Ce dernier moulin ne peut être équipé que de la boîte automatique EAT8. Il est bon de spécifier que toutes les versions sans exception intègrent de série le dispositif Start&Stop.

En ce qui concerne le niveau de finition «GT », le choix se limite BlueHDi 180 et au PureTech 225. L'essai porte sur cette dernière version, et sans entrer immédiatement dans le détail, je peux dire que la formule PSA reste la même. Le moteur se montre assez linéaire, avec un très léger sursaut perceptible une fois les 3'000 t/min passés. La boîte EAT8 est fidèle à elle-même. La souplesse est réelle en conduite tranquille mais se montre capricieuse une fois que l'allure augmente.

Le constructeur français annonce une consommation mixte de 5.7 l/100km selon l'ancienne norme NEDC (7.1 l/100km selon la nouvelle norme WLTP). Sur le terrain, après un parcours rassemblant promenades urbaines, escapades sur routes et franchissement de cols, la consommation relevée est de 8.6 l/100km, une valeur qui s'abaisse à 8.2 l/100km sur parcours plat.







Au volant

L'habitacle de la 508 me surprend sitôt que je m'y installe. Le tableau de bord est plus haut qu'à l'accoutumée, la colonne de direction, elle, plus basse. La position de conduite n'est pour autant pas mauvaise, bien au contraire. Les réglages électriques du siège permettent de trouver la configuration optimale. Le volant, comme déjà évoqué, est atypique. Dans sa forme globale mais aussi dans la prise en main. Il est creusé à l'avant comme à l'arrière pour permettre d'y loger instinctivement les doigts à la position « neuf heure et quart ». Une chose est certaine, il est du genre clivant. Certains adoreront, les autres détesteront. En ce qui me concerne, je fais partie des fans. Dès les premiers kilomètres, le feeling est excellent. La direction est très communicative et fait remonter juste ce qu'il faut de la route, sans pour autant soubresauter au moindre nid de poule. Je suis d'ailleurs étonné d'avoir autant d'informations sans devoir composer avec un volant chancelant, où il faut sans cesse corriger les irrégularités de la route. Hormis avec la Q60S, où une technologie de pointe y est déployée, il ne m'a jamais été donnée d'occasion de constater pareille prouesse. Mais la réussite de s'arrête pas là ! Le braquage est tout aussi excellent. Sur les demi-tours, je me prends carrément à croire que je suis au contrôle d'une citadine. Parfaitement bluffant !

Avec pareilles qualités, parcourir le milieu urbain est d'une facilité déconcertante. En mode de conduite « Normal », la 508 GT s'avère docile mais autorise tout de même des accélérations convenables et des relances honnêtes, sans plus. L'amortissement est par ailleurs très bon, d'autant plus que notre véhicule est équipé de jantes 19 pouces et de pneus « low profile ». Vraiment pas le summum pour le confort ! Et pourtant, les creux et les bosses du bitume sont bien gommés par les amortisseurs, tout comme le roulis qui, s'il n'est pas inexistant, n'est en rien gênant.

Sitôt le soleil disparaît sous l'horizon qu'entre en fonction le système « Night

Vision », où vision nocturne. Cette fonctionnalité permet de détecter, en tâche de fond ou en affichage permanent sur le cockpit numérique, une présence humaine ou animale au-delà de la limite de couverture des phares avant. Une fois une silhouette repérée, une alerte apparaît en indiquant précisément où se trouve la personne. Si, dans la très vaste majorité des cas, j'ai déjà détecté une présence, à trois occasions la fonctionnalité me vient à la rescousse. Cela peut s'avérer être une excellente aide à la conduite pour ceux ayant des difficultés à conduire la nuit.

Le mode « Confort » rend la voiture un brin somnolente. C'est un vrai bonbon à conduire, un plaisir sur autoroute, où tout est doux et tranquille. Je viens à me demander si je ne vais pas finir par m'endormir, tant mon voyage est agréable. User des qualités de routière de cette berline est une bonne chose, mais il me tarde sérieusement de hausser la cadence. Et tout vient à point à qui sait attendre.

Se présentent alors à moi les routes campagnardes de l'arrière-pays savoyard. L'affluence est nulle, l'occasion est donc belle : j'enclenche le mode « Sport ». La direction se raffermit, de façon trop timide selon moi, les suspensions se rigidifient nettement, un rapport tombe… En avant ! Pour être franc, mon premier ressenti est la déception. Il n'y a pas ce « kick », ce sursaut jouissif d'un moteur qui délivre franchement, cette « patate » d'une transmission qui envoie sans rechigner. L'accélération est linéaire, tout de même vigoureuse, bien assez pour perdre assez rapidement mon permis de conduire.

Pour parfaire mon appréciation, j'emmène la 508 sur un col particulièrement tortueux. Dès les premiers lacets, je constate que la boîte ne suit pas. Hésitante, toujours entre deux vitesses, elle saccade aussi bien en montée qu'en descente de rapport, ce qui nuit au dynamisme et au plaisir de conduite. Loin de boucler mon avis sur ce point noir, je me décide à être plus radical. J'éteins la ventilation – à noter que les ingénieurs ont eu la bonne idée de dédier un bouton facilement atteignable rien que pour ça –, je passe la belle en mode « Manuel ». C'est alors que la bête sort du bois. La transformation n'est pas fulgurante, mais particulièrement notable tout de même. Plus aucune hésitation, je suis en parfait contrôle de l'engin qui répond au doigt et à l'œil. La direction quant à elle persiste et signe : du grand art. Elle est précise, consistante, et répond à la moindre sollicitation. Toujours plus d'angle ? Aucun souci, la 508 plonge, sans vriller. Car, il faut aussi le dire, le châssis est très bon et encaisse les contraintes

sans sourciller. Ce qui a commencé par être une ascension un brin laborieuse se termine en partie de pilotage franchement jouissive.













Verdict

De la 508, mon appréciation s'arrête en toute logique à la version GT essence. Mais mon verdict est clair : le lion est sorti de l'ombre. Affichée de base, dans cette finition, à un peu plus de CHF 52'000.-, la dotation de série est plus qu'honorable et la proposition est à la hauteur de ce qui se fait dans le segment premium. Certes, j'ai une envie non dissimulée de voir dans cette machine un moulin plus nerveux, un cœur qui en a à revendre, car il est ici à mon goût encore

un peu timide. La boîte automatique EAT8, bien que progressant en matière de souplesse et de rapidité, a encore de la marge dans son amélioration. Malgré ces petites déceptions, le plaisir de conduite est réel et authentique, les qualités dynamiques sont exceptionnelles. La 508 GT s'impose en vraie alternative, moderne et agréable, aux toutes-puissantes berlines allemandes.



















<u>Prix et options – Peugeot 508 GT berline S&S 225</u>

Prix de base : CHF 52’500.-

Technologie de vision de nuit : CHF 1’200.-

Pack Drive Assist Plus : CHF 450.-

Pack City 3 : CHF 450.-
(Aide graphique et sonore au stationnement avant, arrière et en latéral ; Assistance active au stationnement en créneau ou en bataille)

Décors de planche de bord, panneaux de portes et façade de console centrale en bois naturel de chêne gris : CHF 50.-

Accès et démarrage mains libres + hayon mains libres : CHF 400.-

Pack Cuir Sellier : CHF 1’500.-

Jantes alliage 19” Augusta biton diamantées : CHF 950.-

Peinture spéciale Rouge Ultimate : CHF 1’200.-

Toit ouvrant panoramique électrique avec velum d’occultation : CHF 1’450.-

<u>Prix TOTAL : CHF 60’150.-</u>







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

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

























A lire aussi

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 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






Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com