Essai – Peugeot e-2008 : Les antonymes du SUV compact électrique

Rien ne vous choque dans l'enchaînement de ces 3 mots ? SUV compact électrique sonne comme un paradoxe et pourtant il y a de la demande. La Peugeot e-208 a rapidement fait oublier la iOn et c'est sur la base de la première qu'est construite la e-2008. Plus lourde, plus imposante, pas nécessairement plus généreuse à l'intérieur… Faut-il faire ce sacrifice de l'autonomie pour être haut sur pattes ?



- Moteur électrique synchrone à aimant permanent
- 136 ch de 3'673 à 10'000 t/min
- 260 Nm dès 300 t/min
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'548 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'300 x 1'770 x 1'550
- Conso. effective : 16.6 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 42'650.-, mod. essayé : CHF 52'400.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

La mode fait que les gens veulent des SUV, d'autres se tournent vers la propulsion électrique ou encore cherchent une voiture compacte pour des déplacements urbains. Le cumul des trois fait un mélange plutôt paradoxal qu'il m'est donné d'essayer ici. Moins aérodynamique, embonpoint dû au look mais électrique quand même.

Que donne l'électrique selon Peugeot ? Avec une capacité de batterie inférieur à la concurrence, elle part avec un handicap, mais est-elle vraiment en retrait ? Vaudrait-il mieux prendre la citadine e-208 quasi identique mais plus légère ? Éléments de réponse avec cet essai.



A l'extérieur

Le style des Peugeot actuelles a trouvé ses racines en grande partie dans le concept SR1 de 2010. Regardez les formes des phares, avec 3 griffes tant à l'avant qu'à l'arrière. Le bossage sur le capot souligne non pas le lion qui est dans la calandre, mais le nom 2008. Instinct, en 2017, a aussi eu un rôle dans le dessin de ce SUV compact, inspirant notamment la ligne noire qui relie les phares de nombreux modèles de la marque et le croc en LED qui descendent des phares dans le bouclier.

En termes de proportions, on est légèrement plus imposant que la citadine 208, dont nous avons essayé la déclinaison essence cet été, et pèse 93 kg de plus. Plus haut sur roues, ce petit SUV a surtout un pare-chocs arrière surdimensionné digne d'une Jeep. 10 cm de longueur de caisse lui sont consacrés. En finition GT, le pare-chocs et les bas de caisse gagnent des inserts couleur alu (comme en finition Allure) et une carrosserie bi tons avec le toit Black Diamond.

Le profil de carrosserie est intéressant, avec deux surfaces en losanges qui apportent du relief sans rendre le dessin trop agressif. En l'absence d'une fenêtre au niveau du coffre, les designers ont imaginé une illustration d'inspiration électrique pour évoquer la propulsion alternative.

Dans le même genre, le monogramme E bleu éclatant sur la partie que Peugeot appelle le katana, prolongement sur l'aile du montant de pare-brise. Dernier élément identifiant le modèle électrique, la calandre semble presque pleine. On dirait que le circuit hydraulique refroidit suffisamment le moteur, pas besoin de souffle en direct et mieux vaut privilégier l'écoulement d'air.

Avec ses pointes bleues et son lion stylisé en bleu, la face avant est une réussite. Les jantes 18" bicolores sont assez jolies aussi, les inserts Gris Storm renforcent le côté dynamique de la voiture.





A l'intérieur

Électrique ou pas, l'intérieur fait dans le conventionnel, mais le conventionnel selon Peugeot. L'aménagement me rappelle la 5008 GT, essayée il y a deux ans, avec un écran très large posé au sommet de la planche de bord et garni d'un ensemble de boutons juste en dessous. Dans la e-2008, c'est un mélange d'une ligne de boutons tactiles et une ligne de switch physique très élégants. A gauche, un imposant bouton de volume ressort. Mais pourquoi ne pas le mettre côté passager s'il y a déjà la commande au volant ?

Les matériaux choisis pour la planche de bord sont de qualité, agréables au toucher et soigneusement assemblés. Le décrochement devant le passager met du relief dans cet intérieur et je dois avouer que j'aime ça. En revanche, le plastique noir laqué qui accumule la poussière à vue d'œil mériterait d'avoir une alternative au catalogue.

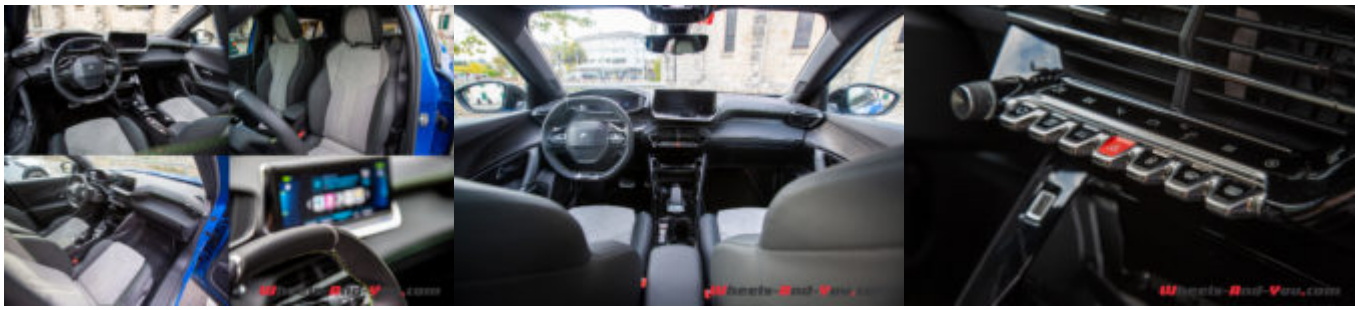
La voiture a un grand nombre de ports USB, un USB-C et un normal sur la

console centrale, deux autres au centre de l'espace passager. Deux volumes de rangements sont astucieusement placés au centre dont un peut être à induction (en option). Les plus grands smartphones modernes peuvent s'y loger, ce qui est dans l'air du temps.

Peugeot tient maintenant à son petit volant à méplat, avec peu de boutons et une commande de régulateur de vitesse cachée derrière. Je dois m'habituer à avoir le volant très bas pour ne pas cacher le compteur i-Cockpit 3D. Décalées sur deux plans, on retrouve de nombreuses informations. A gauche, il y a toujours l'autonomie et, à droite, une jauge qui indique si on sollicite beaucoup ou peu la batterie, ou encore si on la charge. Le centre peut afficher une infinité d'informations, mais je n'ai pas trouvé comment y indiquer un compteur journalier. Cet i-Cockpit est beau, en revanche la perspective fausse la vue du passager qui voit des informations superposées.

Avec la finition GT viennent aussi les sièges dynamiques qui ressemblent à des baquets, couverts de trois matériaux dont de l'Alcantara Gris Gréval et des surpiqûres vertes et bleues. Le rendu est chic et valorisant. Ces sièges sont confortables et réglables manuellement.

Avec un conducteur d'1m85, la place aux jambes à l'arrière est même satisfaisante pour une voiture de 4m20 et 10cm de pare-chocs. Le volume du coffre est intéressant, avec 405 litres séparés par un plancher qui tient tout seul en position haute pour faciliter le chargement et, au besoin, la banquette est rabattable en deux tiers, un tiers.







Sous le capot

L'espace sous le capot moteur de la e-2008 n'est pas très rempli, probablement qu'en version thermique il y a moins de vide. On y trouve une batterie 12 volts et le moteur électrique synchrone à aimants permanents. Il développe 136 ch et 260 Nm de couple quasi instantanément. Les batteries d'une capacité totale de 50 kWh sont, elles, logées dans le plancher, sous les sièges. Ainsi le volume de chargement du coffre et la place dans l'habitacle ne sont pas impactés.

Pour la Peugeot, on parle d'une autonomie WLTP de 310 km, c'est aussi ce qu'affiche le tableau de bord lorsqu'on la débranche après une charge complète. En pratique, je ne tente pas de faire cette longue distance, mais en mesurant ma consommation sur 250 km je pourrais effectivement atteindre la valeur promise en conservant mon style de conduite.

Le propre d'une voiture électrique, c'est qu'elle doit aussi déplacer son chargeur. En effet, le boîtier qui peut vous être fourni, et se branche sur une prise domestique, n'est qu'un câble d'alimentation avec un transformateur. Même chose pour les bornes de charge triphasées, elles amènent le courant au chargeur embarqué. De série c'est un chargeur 7.4 kW monophasé, notre véhicule est équipé du chargeur optionnel à 11 kW triphasé.

Ce chargeur change pas mal la durée d'une charge accélérée de 80%. Sur une borne publique délivrant 11 kW le chargeur de série mettra 12h. Avec le chargeur plus puissant, ce sera que 4h ! Cependant la e-2008 accepte aussi la charge rapide en courant continu. Une heure suffit à récupérer 80% en 50 kW continu, une demi-heure si on trouve une borne 100 kW.

Pour avoir accès à une borne, la meilleure solution est d'en avoir une. Grâce à des applications mobiles, vous trouverez facilement les prises en libre-service. Certaines sont gratuites ou incluent au tarif de stationnement dans un parking public. D'autres sont payantes et là il faut du courage pour comprendre les offres.

Abonnement gratuit mais droit d'entrée payant, frais mensuels fixes bas puis consommation facturée, temps d'utilisation de la prise facturé, frais fixe d'activation unique de prise, frais mensuels élevés qui couvrent toute la consommation, incompatibilité entre les différents fournisseurs… Vous aurez compris qu'il faut se pencher dessus pour comprendre.



Au volant

Je découvre la conduite électrique selon Peugeot. On commence à être habitué aux modes de conduite, mais dans le cas d'une propulsion alternative elle a son importance. Ce qui s'appelle Eco, Normal et Sport agit sur la puissance disponible, variant de 82 à 100 ou 136 ch.

L'autre choix laissé au conducteur, c'est de mettre la voiture en Drive, comme une boite auto conventionnelle, ou Brake, symbolisé par un B, où le frein moteur est favorisé pour récupérer de l'énergie au freinage. Avec une conduite coulée et tout en anticipation, on peut ne pratiquement plus presser la pédale de frein.

La direction est d'une grande légèreté, c'est un régal à utiliser. On se faufile partout, on manœuvre du bout des doigts. Prendre une autre voiture après serait presque fatiguant. La visibilité en revanche n'est pas optimale. Plusieurs fois je doute de mon estimation du gabarit. Le capot très taillé rend plus difficile de juger où se trouve l'angle avant droit. En même temps, avec la forme ovoïde des flancs, estimer la distance jante/trottoir n'est pas non plus aisé du côté gauche. C'est comme si la porte était plus à gauche que les roues.

Je suis un utilisateur habitué aux aides à la conduite que je trouve trop intrusives. Peugeot y a pensé en ajoutant deux boutons entre la porte et le volant pour désactiver facilement l'alerte de franchissement de ligne et le suivi de voie. Pas besoin de chercher dans un menu pour les désactiver sur une bande cyclable qui perturbe le système par exemple.

Au quotidien, en utilisant que le mode Eco, en Drive, j'atteins une consommation électrique inférieure à la valeur donnée par le constructeur. 16.6 kWh/100km contre 18.3 sur la fiche technique, ceci sur de nombreux trajets mixtes, mélangeant campagne, autoroute et déplacement en ville. Seulement, en changeant pour le mode Sport, utilisant les 136 ch, ma consommation augmente à 24 kWh/100km. Le comportement plus dynamique invite à plus d'engagement dans le trafic.

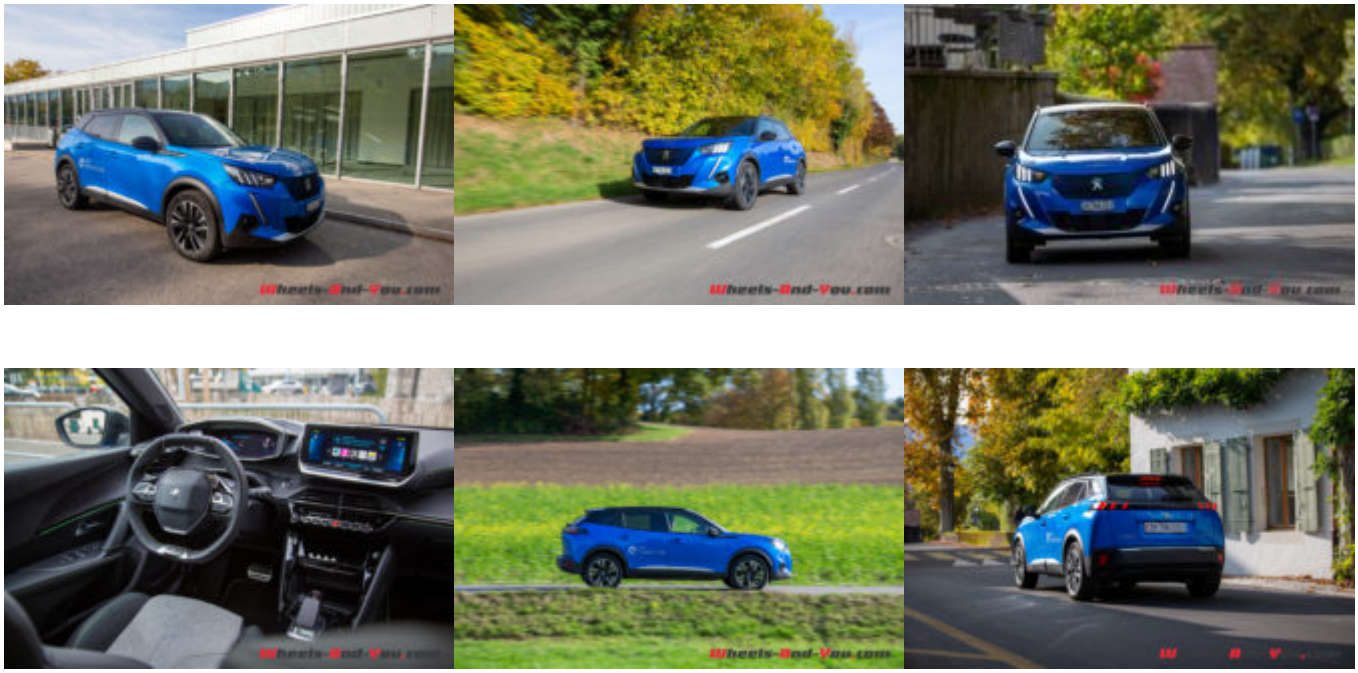


Verdict

Ma première prise en main de la e-2008 me laisse de marbre. Ni satisfait, ni déçu, plutôt intrigué par les choix du constructeur français pour le comportement de son électrique. Puis, peu à peu, ils ont su venir me chercher. D'abord avec le confort à bord, puis la direction si agréable à utiliser, et ainsi de suite. Finalement la seule chose qui n'a pas changé à mes yeux c'est son gabarit trop imposant pour ce que la voiture offre vraiment.

Au final, c'est peut-être bien la e-208 qui me conviendrait le mieux. La même en moins imposant. D'autant plus que son air de SUV ne cache pas une traction intégrale, ni même de "Grip-control" vigoureusement soutenu par la marque pour suppléer à l'absence du 4×4 dans sa gamme. Celui-ci devrait être disponible à l'avenir mais nous n'avons pas plus d'information pour le moment.

Le prix de CHF 42'650.- pour une e-2008 de base (ou CHF 50'050.- pour une finition GT) semble élevé à l'échelle thermique, mais il faut avoir en tête qu'il n'y a pas de leasing sur la batterie, son prix est intégralement intégré au prix de la voiture.



<u>Prix et options – Peugeot e-2008 GT</u>

Prix de base : CHF 50'050.-

Peinture spéciale Bleu Vertigo : CHF 850.-

Toit ouvrant avec velum intérieur à commande mécanique : CHF: 1'500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 52'400.-</u>



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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot e-2008 GT.





A lire aussi

Essai – Peugeot 208 GT Line 130 : La petite Lionne sort les crocs et ses trois griffes

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

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 508 SPORT ENGINEERED

Nouveauté – Peugeot 3008 et 5008

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







Wheels-And-You.com
