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

En optant pour la technologie HYbrid4, la Peugeot 3008 devient la première voiture de série « full Hybrid » diesel au monde. Nous avons eu l'occasion de la tester en primeur sur les routes sinueuses de la côte bretonne. Premières impressions.

- 4 cylindres, diesel, 1'997 cm^3
- 200 CV à 3'850 t/min
- 450 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses mécanique pilotée, 6 rap.
- Vitesse maxi : 191 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5 sec.
- Poids : 1'660 kg
- Conso. mesurée : 6.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 99 g/km (A)
- dès CHF 46'500.-

Texte et Photos : Sébastien Moulin

La Peugeot 3008 HYbrid4 est un crossover à mi-chemin entre le 4×4 et la berline. Sa particularité est d'associer un moteur électrique et un moteur diesel.

Esthétique

Si la marque au lion a choisi le modèle 3008 pour lancer son HYbrid4, ce n'est pas par hasard; mi-monospace mi-SUV, il remporte déjà un vif succès commercial. Il faut dire que ce véhicule a de nombreux atouts dans son jeu : habitabilité, franchissement et confort d'une berline. Le plus impressionnant lorsqu'on monte à bord, c'est la luminosité de l'habitacle, obtenue grâce à son immense toit panoramique. Sur cette version HYbrid, on découvre un nouveau levier de vitesses au design résolument moderne et des écrans spécifiques sur lesquels sont indiqués les flux d'énergie utilisée (diesel, électrique ou les deux combinés) et la recharge des batteries. Extérieurement, quelques petites touches esthétiques permettent à l'œil expert de reconnaître cette version « verte ». Un logo HY prend place sur le hayon arrière et sur l'avant des portières, les optiques se voient habillées d'une barre de LED, une double barrette chromée sur la calandre et un becquet arrière font leur apparition. Finalement les seules concessions par rapport à la version thermique sont la capacité du coffre qui perd un petit 12% de son volume, et un embonpoint d'une centaine de kilos, batteries et moteur électrique oblige !

Sous le capot

A l'avant, un moteur diesel, en l'occurrence le 2.0 l. HDi de 163 CV et à l'arrière, logé sous le coffre, un moteur électrique de 37 CV. Le moteur diesel agit sur les roues avant et l'électrique sur les roues arrière. La puissance cumulée atteint les 200 CV et le couple maximum est de 450 Nm, disponible à bas régime. Les batteries sont rechargées de manière autonome lors des phases de décélération et de freinage.

Une molette de sélection située sur la console centrale permet de choisir entre

quatre modes :
– Auto : ce mode gère automatiquement l'ensemble du système, exploitant de façon optimale les moteurs thermique et électrique. C'est avec ce mode que l'on obtient les valeurs les plus basses en matière de consommation et d'émission de CO_2.
– ZEV (Zero Emission Vehicule) : ce mode sélectionne le « tout électrique » pour rouler trois à quatre kilomètres sans émissions polluantes et sonores. Il est possible d'utiliser ce mode jusqu'à une vitesse d'environ 60 km/h.
– 4WD : ce mode permet de rouler avec un véhicule à quatre roues motrices. Le système 4WD fonctionne jusqu'à 120 km/h maximum. Même si les batteries sont vides, la fonction 4WD est toujours disponible, grâce aux 8 kW de puissance continue que peut fournir l'alterno-démarreur.
– Sport : comme son nom l'indique ce mode offre un surplus de puissance, autorisant des passages de rapports plus rapides à des régimes plus élevés. L'addition des moteurs engendre un surcroît de dynamisme que les 4 roues motrices vont répartir et passer au sol de façon optimale.

Sur la route

On tourne la clé de contact, mais aucune réaction, c'est déstabilisant. Il faut un petit temps d'adaptation pour s'habituer à ne rien entendre et démarrer en silence à l'aide du moteur électrique. Une fois lancé, le moteur diesel prend le relais quand c'est nécessaire (sollicitation importante de la pédale des gaz) mais automatiquement au-delà dès 60 km/h. La transition se fait dans la plus grande discrétion, sans le moindre à-coup. Un système Stop and Start particulièrement performant permet la mise en veille du moteur diesel lors du roulage en mode électrique ou lors des phases d'arrêt. C'est donc bien en condition urbaine que l'on obtient les meilleurs gains de consommation et d'émission de CO_2. Même si elle n'est pas de toute dernière génération, la boîte de vitesses pilotée à six rapports offre un confort inconnu jusqu'alors grâce à l'apport du moteur électrique qui compense les ruptures de couple. A noter également un frein moteur plus important, mais c'est somme toute assez logique puisque qu'il est utilisé pour recharger les batteries. Le but avoué de cette version Hybrid est de réduire la consommation et, par ricochet, de moins polluer. Exercice réussi ? Oui mais…. à condition d'adopter une éco-conduite en dosant délicatement la pédale

de droite et en privilégiant l'usage du frein moteur. Nous avons testé la consommation de notre modèle d'essai sur un circuit urbain d'une vingtaine de kilomètres. Une première fois en adoptant la conduite la plus économique possible, verdict : 3.8 l/100km ! Mais il faut bien avouer que nous avons quelque peu bloqué le trafic car notre allure était plus proche de la tortue que du lièvre. De plus pour atteindre cette performance, nos yeux étaient très souvent rivés sur les écrans de contrôle, cela au détriment des normes élémentaires de sécurité. L'exercice était cependant très ludique. Nous avons refait le même trajet à une allure normale, sans trop se soucier de la consommation, verdict : 4,5 l/100km. Un résultat certes moins flatteur mais qui reste exceptionnel pour un véhicule de 1660 kg. A noter que sur le même parcours, certains collègues ont consommé 2 litres supplémentaires avec une version 100% diesel. Sur l'ensemble de notre essai, en ayant testé tous les modes à disposition, y compris le sport, nous avons obtenu une consommation très légèrement inférieure à 6 l/100km. Ce qui est bien, mais pas exceptionnel.

Le bonus : 4 roues motrices. Et si le vrai bonus de cette Peugeot 3008 Hybrid4, outre son côté vert, était sa transmission intégrale ? Nous l'avons testée dans le sable des plages bretonnes et le résultat est surprenant. Train avant ensablé jusqu'à mi roue, on sélectionne le mode 4WD et la voiture s'extrait du bac à sable sans grandes difficultés. Certes la 3008 n'est pas un véritable 4×4 franchisseur, mais son ingénieux système 4WD améliore la motricité et l'adhérence sur routes mouillées ou enneigées. Un avantage qui devrait séduire les montagnards.

Verdict

Ce 4×4 respectueux de l'environnement ravira une clientèle sensible à la technologie innovante. Elle pourra ainsi profiter des qualités reconnues de la Peugeot 3008, tout en appréciant un nouveau plaisir de conduite grâce à l'HYbrid4, une technologie qui réduit de façon significative la consommation, à condition d'opter pour une éco-conduite. Peugeot propose sa 3008 HYbrid4 à partir de CHF 46'500.–, un prix conséquent mais pas démesuré au vu de la technologie embarquée. Les premières livraisons sont prévues pour début 2012.

Prix et principales options – Peugeot 3008 HYbrid4

3008 HYbrid4 99 g : CHF 46’500.-
Aide au stationnement avant : CHF 500.–
Peinture métallisée : CHF 750.–
Peinture nacrée : CHF 1’000.–

3008 HYbrid4 104 g : CHF 49’500.-
Aide au stationnement avant : CHF 500.–
Jantes en aluminium 18″ «EXONA» : CHF 500.–
Pack Cuir : CHF 2’000.–
Pack Vidéo : CHF 900.–
Peinture métallisée : CHF 750.–
Peinture nacrée : CHF 1’000.–
Toit panoramique : CHF 800.–

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l’invitation aux essais presse de cette Peugeot 3008 HYbrid4.

A lire aussi

Essai – Peugeot RCZ : L’élégance à la française

BT-634-AJ
W.A.Y.

PEUGEOT
3008
BT-634-AJ
W.A.Y.

W.A.Y.

AUTO
SPORT
HYbrid4
ZEV
4WD
W.A.Y.

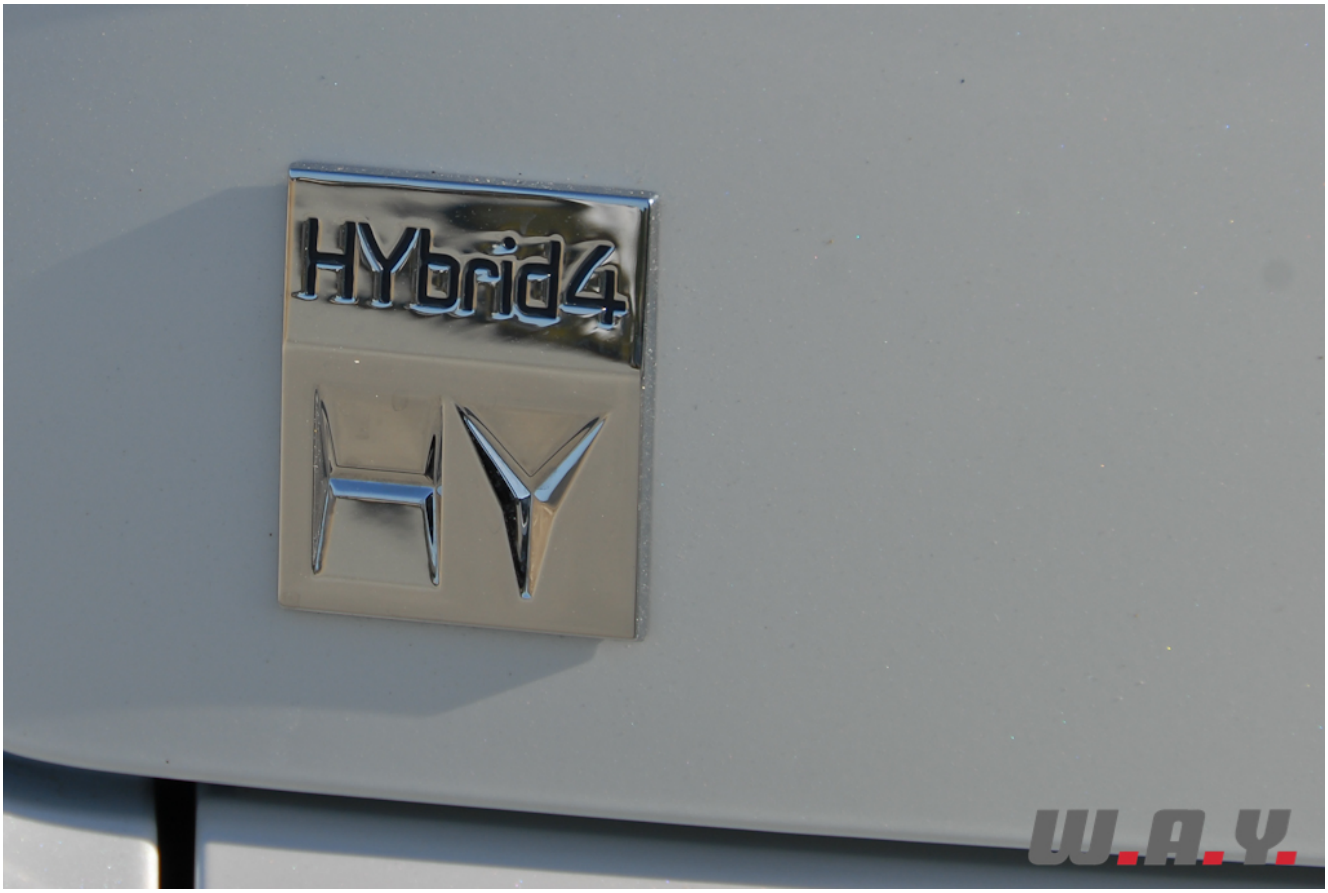
BT-621-AJ
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

BOULANGERIE PATISSERIE
BOULANGERIE Les Blés Dorés PATISSERIE
W.A.Y.

PEUGEOT
3008
BT-634-AJ
75
W.A.Y.


HYbrid4
HY
W.A.Y.

W.A.Y.

BOULANGERIE
PATISSERIE
BOULANGERIE Les Blés Dorés PATISSERIE
BT-634-AJ
W.A.Y.