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

Après la berline dévoilée lors du Salon de Genève, Peugeot décline sa 508 en break et l'appelle 508 SW. Wheels And You s'est rendu au Portugal pour découvrir le nouveau fleuron de la marque au lion.



- 4 cylindres, diesel, 1'499 cm^3
- 130 ch à 3'750 t/min
- 300 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'778 x 1'859 x 1'420
- Conso. mixte : 3.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 103 g/km (A)
- dès CHF 38'900.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

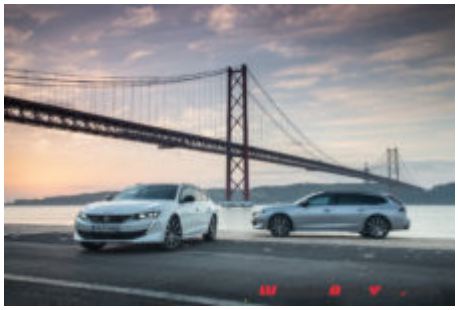
Une chose est sûre, cette 508 SW ne se veut pas conventionnelle. Elle débarque avec la ferme intention de bousculer le segment D des breaks jusque-là

monopolisé par les allemands. Est-ce que cette élégante française aura les armes pour leur faire de l'ombre aux germaniques ? Je pense que oui. Mais est-ce que la clientèle répondra présente ? Ça risque d'être plus compliqué, notamment dans notre pays.

En tout cas les ambitions sont au rendez-vous, Peugeot entend rentrer dans le top 10 des breaks les plus vendus. Avec la version précédente ils étaient 17ème, l'objectif est le rang 9. C'est jouable selon moi, mais mieux ça sera compliqué.







Esthétique

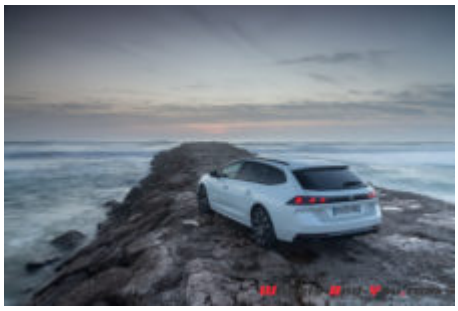
Pour le coup, cette 508 SW affiche un look ultra dynamique, racé et élégant, c'est une véritable réussite. De loin pas simple break, cette 508 SW se veut plus proche d'un Shooting Brake, un style que j'apprécie tout particulièrement. J'en veux pour exemple sa hauteur de seulement 1m42, soit quasiment aussi basse que la berline (1'403 mm) et surtout 6 cm de moins que la génération précédente ! C'est également un des breaks les plus larges du marché, ça renforce son apparence racée. Je me suis même pris à rêver d'une déclinaison deux portes avec un empattement plus court, ça serait splendide… ou alors, pourquoi ne pas en faire une version pour participer au championnat WTCC, comme un certain constructeur suédois l'avait fait il y a quelques années. Avec une telle carrosserie, pas de doute, l'effet serait assuré ! Bon je vais me calmer car mes extrapolations ne sont pas du tout au programme. Quel dommage !

Ligne de toit fuyante, absence de cadre de fenêtres, des arrêtes franches, sans

compter une calandre relativement agressive et des ailes sculptées, il n'y a pas à dire, elle en jette cette 508 SW. Impossible de ne pas la remarquer dans la circulation, même si vous deviez la prendre en simple gris. Pour la teinte de sa robe, j'ai pour ma part une préférence pour le « Rouge Ultimate » ou le « Dark Blue ».

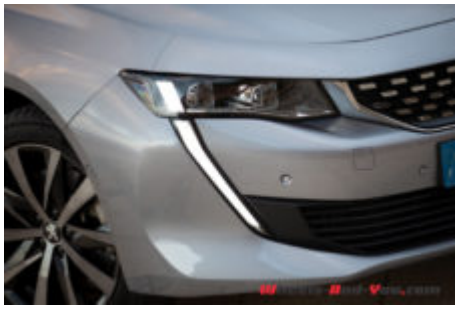
S'il faut quand même lui trouver un petit défaut, je dirai que je ne suis pas convaincu par la signature LED des optiques avant. On dirait un morse ! Cependant, encore une fois, ça permet d'afficher une identité unique. A l'arrière c'est beaucoup plus réussi et avec la bande centrale en noir brillant, ça lui donne des faux airs de Panamera Sport Turismo. D'ailleurs c'est justement de trois-quarts arrière que je la trouve la plus désirable.

Dans tous les cas, avec cette silhouette, la française se démarque radicalement de ses concurrentes et on ne peut qu'applaudir. L'avenir nous dira si cela n'était pas trop ambitieux.

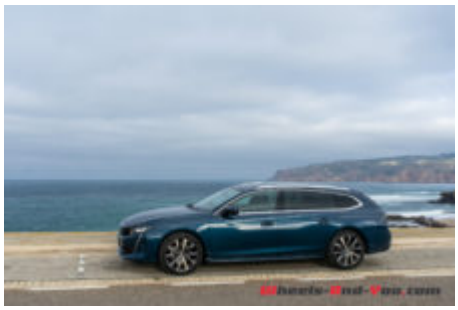












A l'occasion de ces essais internationaux, nous avons la chance de découvrir trois niveaux de finitions sur quatre, « Allure », « GT Line » et « GT ». En fait il ne manque que l'entrée de gamme, à savoir « Active ». Bon chez nous, je ne suis pas sûr que cette dernière trouve preneur, sauf peut-être pour des voitures de flotte entreprises. Pour ma part, j'apprécie tout particulièrement les deux niveaux supérieurs avec entre autres des sièges cuir et des habillages en bois foncé du plus bel effet.

Quoi qu'il en soit, sur les trois moutures présentes, je suis totalement convaincu par la qualité de finition et la présentation. La planche de bord est très moderne, avec surtout beaucoup d'originalité et un design exemplaire. De surcroît les matériaux sont de très bonne facture. Il est bien loin le temps des habitacles basiques qu'on pouvait reprocher aux constructeurs français. Tout comme le DS 7 Crossback, cette 508 SW est selon moi la parfaite réincarnation du luxe à la française, une tradition d'antan qui avait malheureusement disparu.

De plus, la voiture dispose d'un équipement ultra complet, notamment en terme d'aide à la conduite. Notons encore, et c'est une première pour ce segment, la possibilité d'avoir en option un système Night Vision.

A l'instar de la berline dont nous vous proposerons un essai complet au début de l'année prochaine, cette 508 SW dispose de la toute dernière évolution du i-Cockpit, l'itération Peugeot pour interfacer avec le conducteur. On retrouve le petit volant devenu référence des véhicules de la marque et tout un environnement à la pointe de la technologie. Comme déjà relevé à plusieurs reprises, le système est, certes, très performant, mais je n'adhère toujours pas au fait qu'il faille passer par un menu, qui vient donc occulter le GPS par exemple, afin de régler la température à bord.

Malgré ses lignes sportives et une taille plus athlétique, le volume du coffre reste généreux avec 530 litres, soit seulement 30 de moins que celle qu'elle remplace.

C’est pareil pour l’habitabilité, on aurait pu craindre le pire, mais c’est totalement acceptable. Certes les places arrière ne sont pas spacieuses comme dans une Octavia ou une Passat. Néanmoins c’est suffisant surtout que, la plupart du temps et selon les statistiques, les propriétaires de break voyagent à deux. De toute façon, on lui pardonne, tant le design a, lui, gagné en prestance.

Pour l’arrivée de cette 508 SW sur le marché, on peut encore mentionner la commercialisation d’une série First Edition. En plus d’avoir bardé la voiture d’options, le constructeur l’a équipé d’un plancher de coffre en bois, un rappel avec la finition du tableau de bord, c’est sublime ! Pour l’heure, pas d’information sur le quota alloué à la Suisse pour cette déclinaison. Pour rappel, il y avait eu 30 berlines et elles avaient toutes trouvées preneur au moment même de sa présentation mondiale au Salon de Genève.







Sous le capot

Pour son lancement, la 508 SW est proposée avec 5 motorisations, deux essence et trois diesel. Ces derniers, appelés BlueHDi, développent 130 ch pour le 1.5 et 160 ou 180 ch pour le 2.0. En essence, il s’agit du 1.6 PureTech avec deux niveaux de puissance, 180 et 225 chevaux. C’est ce dernier que nous avions sur le DS7 Crossback et c’est également celui qui équipera la berline 508 que nous essayerons début 2019. A l’exception de l’entrée de gamme diesel également disponible avec une boite manuelle, tous les autres bénéficient de l’excellente transmission EAT8.

Les consommations annoncées sont très prometteuses, allant de 3.8 à 5.7 l/100km en utilisation mixte. Nous vérifierons tout cela lors de notre essai complet.

D'ici le second semestre de l'année prochaine, la gamme s'agrémentera d'une déclinaison essence Hybride Plug-In. Ce modèle promet une autonomie « Zéro Emission » de 50 km en cycle WLTP. Grâce à l'emplacement des batteries sous les sièges arrière, la capacité du coffre reste la même, un atout non négligeable !







Au volant

Au bénéfice d'une météo très clémente pour ce début décembre dans la région de Cascais, située en périphérie de Lisbonne, je suis heureux de pouvoir découvrir quatre motorisations lors de cette présentation internationale. Toutes sont couplées à la boîte automatique EAT8. Il s'agit des BlueHDi 130 et 160, ainsi que des PureTech 180 et 225.

Marché Suisse oblige, je débute mes essais avec celui qui selon moi remportera les suffrages chez nous, le moteur essence le plus puissant, en finition GT. Pour ce faire, Peugeot nous a concocté un parcours qui emprunte une spéciale du Rallye du Portugal, ça promet d'être sympa. Ayant déjà essayé plusieurs voitures de la marque au Lion, notamment la 308 GTi et le 3008 GT qui m'avaient beaucoup plu, je me retrouve en terrain connu face au i-Cockpit. Rapidement, je constate également le confort exemplaire des assises, digne d'un salon. Avant d'attaquer les virages, une portion d'autoroute confirme ce que j'avais ressenti sur le DS 7 Crossback : ce 1.6 est volontaire mais lorsqu'on le sollicite

franchement, le moulin donne l'impression d'agoniser, faute à sa petite cylindrée. J'entame la partie sinueuse et c'est avec plaisir que je retrouve l'excellent toucher de route Peugeot, quel régal. Néanmoins, et c'est le même constat quel que soit le moteur, cet agrément est quelque peu entaché par une direction qui manque de ressenti, c'est dommage.

Pour poursuivre, j'opte pour la même mécanique, mais atrophiée de 45 chevaux, et donc en finition GT Line. Du coup, même si l'agrément de conduite est très plaisant, je trouve que les canassons perdus se font véritablement ressentir, notamment sur autoroute pour les relances. Dans l'absolu, pour la plupart des gens, ça sera bien suffisant, surtout que celle-là offre un gain sur les tarifs non négligeable. Cependant, du moment que vous optez pour la suspension pilotée (Adaptive Suspension Control), les feux Full LED, des jantes plus grandes et quelques autres options, autant partir sur le haut de gamme. Reste qu'il en faut pour tous les goûts et surtout tous les marchés. Il se peut donc que cette version fasse du sens, mais chez nous, j'en doute.

Malgré une popularité en baisse, difficile de parler d'une voiture française sans évoquer, et bien évidemment tester, les déclinaisons diesel. Pour commencer, je prends les commandes du plus raisonnable, le BlueHDi 130 en finition Allure. Au démarrage, la sonorité irrite légèrement mes oreilles, difficile d'ignorer à quoi il carbure. Toutefois, une fois lancée, l'auto se montre plutôt discrète. En fait, comme sur les autres versions essayées, je constate simplement quelques bruits d'air. Les autos étant vraisemblablement des préséries, on peut imaginer que ça sera mieux sur les modèles définitifs. A ce sujet, il est important de souligner que Peugeot a retardé la commercialisation de cette 508 SW justement afin d'assurer un niveau de qualité exemplaire. En revanche, ainsi motorisé, je trouve que cela manque clairement de vigueur. Ça contentera surement une clientèle « professionnelle » car, en roulant cool, ça fait le job, mais en tant que passionné d'automobiles, cette déclinaison me laisse plutôt de marbre.

Il me reste encore un peu de temps. Je repars donc pour un tour avec le BlueHDi 160, également en finition Allure. Sur les premiers kilomètres, en milieu urbain, pas vraiment de différence avec sa petite sœur. Par contre, dès la partie plus roulante atteinte, je constate immédiatement que les 30 chevaux supplémentaires sont bénéfiques. D'une part la mécanique se comporte de manière plus homogène, mais surtout lorsqu'on sollicite l'accélérateur, il y a suffisamment de répondant. Cette version fait bien plus de sens que la précédente, me laissant

penser que le BlueHDi 180 devrait vraisemblablement être le meilleur choix si vous voulez absolument un diesel.

Globalement, indépendamment de la mécanique sous le capot, j'apprécie beaucoup l'amortissement et le châssis de ces 508 SW. Encore une fois, Peugeot fait parler son savoir-faire dans le domaine et il faut lui laisser cela. A contrario, je trouve l'étagement de la boîte pas totalement optimum. J'ai souvenir que c'était mieux sur le DS 7 Crossback. Cela vient peut-être du fait que nos 508 SW ne sont pas encore des versions de production. Nous serons fixés dans quelques semaines lorsque nous essayerons la berline.



















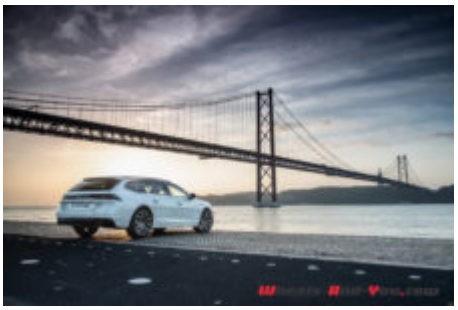
Verdict

Convaincu par ses lignes, mais aussi de son comportement routier, j'espère vraiment que cette 508 SW saura séduire la clientèle. Il faut mettre de côté vos aprioris à propos des marques françaises et en prendre le volant, je suis sûr qu'ensuite vous partagerez mon avis.

Proposée dès CHF 38'900.- pour la version BlueHDi 130 S&S BVM6, en finition Active, l'offre est plutôt intéressante. Toutefois, surtout en Suisse, je pense que la part belle sera faite aux motorisations plus puissantes, à savoir le BlueHDi 180 ou le PureTech 225, avec une préférence pour ce dernier bien évidemment. Pour ces déclinaisons, avec la finition GT, soit le haut de gamme, les tarifs débutent respectivement à CHF 55'300.- et CHF 54'500.-. A noter que le break est CHF 2'000.- plus cher que la berline, un petit écart qui laisse présager plus du succès à celle qui nous intéresse aujourd'hui. Agrémenté de quelques options, on devrait flirter aux environs des CHF 60'000.-, même si l'importateur estime que le prix moyen sera CHF 52'000.- dans notre pays.

Dans tous les cas, ce n'est pas bon marché, mais ça reste en deçà des allemandes avec un équipement similaire et surtout au profit d'un look unique. Oserez-vous vous démarquer de vos voisins ? Je l'espère, mais patience, car cette Peugeot 508 SW n'arrivera dans les concessions helvétiques qu'en juin de l'année prochaine. Toutefois, les carnets de commande sont déjà ouverts.













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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Peugeot 508 SW.



















A lire aussi

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

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



