Essai – Peugeot 508 SW PSE : Usurpation d’identité ?

Peugeot Sport Engineered, voilà un nom qui promet plein de belles choses quand on connaît l’expérience du constructeur au lion pour les automobiles sportives. Toutefois, dans le monde d’aujourd’hui et avec une motorisation hybride, est-ce que cette 508 PSE est véritablement à la hauteur ? C’est ce que nous allons vérifier.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1’598 cm^3
- 360 ch à 6’000 t/min
- 520 Nm à 3’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1’950 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’790 x 1’860 x 1’420
- Conso. mesurée : 7.91 l/100km
- Emissions CO_2 : 46 g/km (A)
- dès CHF 69’900.-, mod. essayé : CHF 70’550.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Patrick Schneuwly, Sébastien Morand

Plus besoin de rappeler à quel point Peugeot maitrise le domaine du sport automobile et quelques autos mythiques, dont bien évidemment la 205 GTI, sont là pour le confirmer. Mais depuis l'année passée, fini les labels habituels, la marque française débarque avec le nouveau patronyme PSE pour Peugeot Sport Engineered.

En découvrant cette déclinaison, avec un look diabolique et 360 ch sous le capot, j'avoue avoir été directement emballé. Cependant, en décortiquant la fiche technique, je suis resté dubitatif sur le fait que c'est un modèle hybride et cet essai va confirmer mon sentiment. Mais laissez-moi vous expliquer cela.

A l'extérieur

Comme je l'avais indiqué lors du lancement de cette nouvelle 508 SW, je trouve le design extrêmement réussi. A mes yeux, il s'agit clairement du plus beau break actuel avec un style unique qui propose beaucoup de dynamisme à l'ensemble.

La berline aussi disponible est également très belle, mais je trouve que la déclinaison SW apporte encore un peu plus de sportivité. Large calandre avec des optiques au regard acéré, ligne de toit basse est fuyante, tout est parfaitement dessiné pour afficher un caractère bien trempé.

Cette mouture Peugeot Sport Engineered offre davantage de bestialité avec différents attributs, comme les ailettes sur le spoiler avant, le diffuseur arrière et les bas de caisse, dans l'esprit d'une 458 Speciale, mais aussi des éléments peints en vert kryptonite, notamment les pinces de freins. Les jantes 20 pouces spécifiques, l'abolition de toute partie chromée et la double sortie d'échappement renforcent encore l'identité.

Tout cela couplé avec la magnifique teinte Gris Sélénium proposée de base, cela

confère à notre 508 SW PSE une apparence parfaitement en adéquation avec son badge Peugeot Sport Engineered.

D’ailleurs, je peux constater pendant mon essai que les avis sont unanimes. Même si on n’est pas un fervent admirateur de la marque, voire même des voitures françaises en général, on reconnaît facilement la réussite de la robe de cette Peugeot 508.

A l’intérieur

Même constat au moment de monter à bord, l’esprit est relativement sportif avec des matériaux en adéquation. L’utilisation de cuir et d’alcantara, avec quelques surpiqûres jaunes, confirment plutôt bien le label Peugeot Sport Engineered.

En matière d’agencement, on aime ou on n’aime pas, et même si la disposition du iCockpit est singulière, je me sens bien et, au bout de quelques jours, je suis totalement à l’aise avec cet environnement. Le petit volant et la vision des compteurs au-dessus de ce dernier demandent un peu d’adaptation, mais à l’utilisation sur les petites routes de montagne, je trouve que la formule est gagnante.

La qualité de finition est de très bonne facture et aucun doute, Peugeot veut renouer avec le luxe à la française d’antan. Néanmoins, comme sur quasiment toute la production automobile actuelle, il ne faut pas regarder en dessous de la console car là il y a quelques plastiques durs à l’aspect peu valorisant.

En regard du segment plutôt premium qu'elle vise, cette 508 dispose d'un excellent système infotainment. D'ailleurs, pour exploiter intensément le GPS, j'avoue être bluffé par son efficacité. Il n'a rien à envier aux meilleures applications qu'on trouve sur les smartphones qui sont généralement plus performantes. A cela s'ajoute l'excellent son de l'ensemble audio Focal. Vraiment tout est au rendez-vous pour jouer sur le terrain des Allemandes et, à mes yeux, c'est mieux car il y a l'originalité en plus.

L'habitabilité est relativement bonne, aussi bien pour les passagers que pour les bagages. Ce n'est pas un grand break, mais ça conviendra pour une famille de quatre personnes.

Sous le capot

Avec ce badge Peugeot Sport Engineered, j'aurais aimé découvrir un 6 ou un 8 cylindres sous le capot, mais il n'en est rien. Je n'arrive pas à me faire à l'idée que cette ère est révolue ou presque. A la place, un petit quatre cylindres 1.6, de 200 ch quand même, agrémenté de deux moteurs électriques, le premier de 81 kW à l'avant intégré à la transmission et le second de 83 kW placé sur l'essieu arrière.

L'ensemble hybride propose une puissance cumulée de 360 ch pour un couple de 520 Nm. Vous allez me dire que c'est plutôt intéressant et c'est aussi ce que je pensais avant de prendre les commandes de cette 508 SW PSE. Tout d'abord il faut mentionner que l'auto fait presque 2 tonnes, ça indique rapidement que cette

cavalerie ne sera pas de trop.

Certes, il y a du répondant, mais c'est relativement linéaire et ce combiné de motorisation ne distille aucune véritable sensation. Dans l'absolu, c'est largement suffisant et ça marche très bien, mais à mes yeux, ce n'est pas à la hauteur d'une voiture qui s'affiche comme une sportive avec un look aussi ravageur. Désolé Peugeot, mais vous m'avez vendu du rêve avec ce label PSE et je reste clairement sur ma faim. Heureusement que le comportement routier est lui plus en adéquation, j'y reviens dans un moment.

Pour ce qui est de la consommation, vous imaginez parfaitement qu'il sera impossible d'atteindre les 3.83 l/100km (équivalence de 2.03 l/100km + 16.6 kWh/100km) promis par le constructeur en cycle mixte. Je mesure ma part une moyenne de 7.91 l/100km, alors que l'ordinateur de bord annonce 7.4 l/100km, sur la totalité de mon essai. En arpentant notamment les cols mythiques (Iseran, Galibier, Izoard, Bonette, etc) de la Route des Grandes Alpes, je n'hésite pas à solliciter les ressources de l'auto et tout cela sans pouvoir toujours recharger les batteries, impliquant un besoin plus important en essence. Au final, je trouve personnellement que cela reste raisonnable au vu de mon style de conduite et du poids de la voiture.

Par ailleurs, en comparaison de la fiche technique qui promet 42 km d'autonomie en « Full Electric », j'obtiens presque 45 km en conduite totalement urbaine et un peu plus de 30 km sur des petites routes sinueuses. C'est relativement honorable et il est parfaitement envisageable de rouler uniquement à l'électricité sur des petits trajets quotidiens, du moment qu'on peut recharger chaque nuit.

Au volant

Une fois assimilée la position de conduite, j'avale les premiers kilomètres en découvrant les différents modes, cinq au total (Electric, Confort, Hybrid, Sport et 4WD). N'ayant pas l'occasion d'exploiter véritablement le mode 4WD et ne

trouvant pas de réel intérêt au mode Confort, je me concentre sur les trois autres.

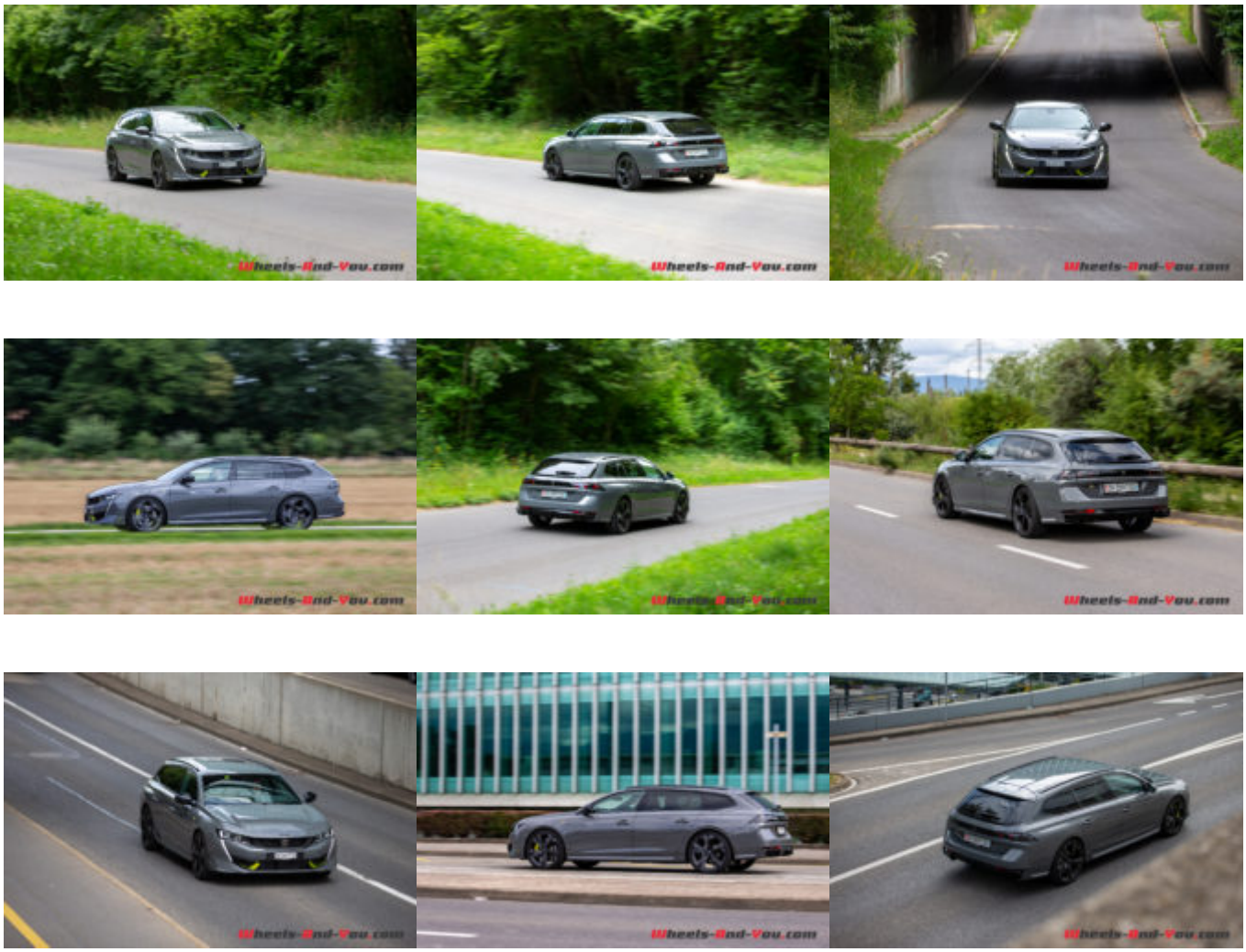
En fait, comme je l'avais relevé lors de mon essai de la Volvo V60 T8 Polestar Engineered, tiens ce dernier mot est vraiment en vogue pour les hybrides, je réalise rapidement que c'est le mode Hybrid qui est le plus adéquat pour ce genre de voiture.

Bien évidemment en ville, je privilégie la conduite totalement électrique et je vous ai mentionné précédemment mes constations en terme d'autonomie. En plaçant le sélecteur de boite de l'excellente transmission automatique EAT8 sur « B », pour récupérer le maximum d'énergie, l'agrément est excellent.

Pour ce qui est du mode Sport, ça permet d'avoir la totalité de la puissance, mais même si le châssis l'encaisse parfaitement bien, l'ambiance générale n'invite pas à en abuser. Il n'y a bien que lors d'une montée au Col de l'Izoard en fin de journée que je l'utilise et si le rythme est plutôt rapide, avec beaucoup d'efficacité, je ne ressens pas de rage féline au volant de cette 508 Peugeot Sport Engineered.

Vraiment cette motorisation hybride est trop lisse et manque de tempérament pour inciter à brutaliser notre 508 PSE. Reste que le comportement routier est exemplaire, totalement à la hauteur du savoir-faire de la marque. Je n'avais pas vraiment de doute, mais cela se confirme, les ingénieurs Peugeot savent faire des châssis au top et sur cette 508 PSE, c'est une merveille. Une fois l'auto inscrite dans la courbe, rien de vient perturber la mission d'avaler au plus vite et de la meilleure manière possible le virage. Sans compter qu'on peut enchainer cela à l'infini, notre 508 PSE ne rechigne à aucun moment, c'est bluffant d'efficacité !

J'aurais peut-être aimé un peu plus de ressenti dans la direction pour que ça soit parfait, mais pas surprenant de nos jours, rares sont les autos qui dérogent à cette caractéristique dorénavant, à mon plus grand regret.



Verdict

Malgré un nom prometteur et un look aguicheur, il n’y a pas de miracle, difficile de faire rimer voiture hybride avec sportivité. Pourtant le châssis est tout bonnement excellent, peut-être un peu ferme pour le conducteur lambda, mais c’est la motorisation, bien trop fade à mon goût, qui vient gâcher le tableau.

Attention, je ne dis pas que c’est une mauvaise auto. Au contraire, cette 508 Peugeot Sport Engineered est un excellent véhicule hybride, cependant ce n’est pas une sportive. Il faut juste le savoir et, si cela peut vous satisfaire, foncez découvrir cette française qui se profile comme une parfaite concurrente de la V60 T8 Polestar Engineered, mais aussi d’autres autos allemandes que je trouve cependant bien moins originales.

<u>Prix et options – Peugeot 508 SW Peugeot Sport Engineered 360ch 4×4</u>

Prix de base : CHF 69’900.-

Pare-brise chauffant : CHF 300.-

Chargeur embarqué 7.4 kW monophasé : CHF: 350.-

<u>Prix TOTAL : CHF 70’550.-</u>

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 508 SW PSE, ainsi qu’au garage BYmyCAR à Bussigny pour leur soutien logistique.

Merci également à la Ville de Lancy pour leur collaboration dans le cadre de notre séance photos.

A lire aussi

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

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 308 SW

Nouveauté – Peugeot 308

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

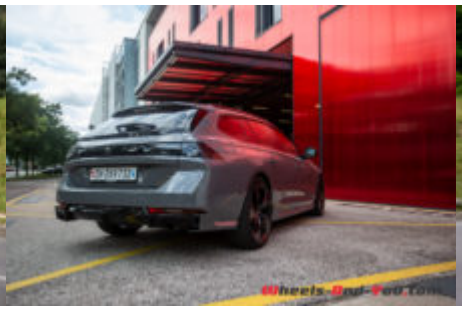
Genève 2012 – Peugeot 4008

Genève 2012 – Peugeot 208

Genève 2012 – Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com