

## Peugeot 3008 : Révolution du lion

C'est la toute première fois que Peugeot propose un crossover. Outre ses qualités routières, le 3008 révolutionne aussi par son style et son habitacle.

Petite balade.

Jusqu'ici, on ne peut pas dire que Peugeot se soit illustré de manière spectaculaire en matière de monospace. Hormis les 806 et 807 (construits conjointement avec Citroën et le groupe Fiat) et le 1007 au succès mitigé car trop cher malgré tout, Peugeot a toujours laissé à Citroën le champs libre pour les engins surélevés et familiaux. En attendant la présentation d'un futur monospace compact qui viendra concurrencer le Renault Scénic 3 et le Citroën Picasso 2, Peugeot propose une sorte de  de l'auto mobile. Le 3008 est ce que l'on nomme un crossover. Le principe est d'obtenir une voiture qui soit familiale, truffée de rangements, modulable à l'arrière, habitable, routière, mais aussi capable de se balader sur des chemins sans risquer l'embourbement à la moindre flaque d'eau.

Un véritable engin à tout faire en quelque sorte. Même si visuellement, le 3008 est assez classique et ne viendra pas impressionner les foules déjà très réceptive au charme naturel du Nissan Qashqai son concurrent direct, notre engin étonne par sa présentation intérieure. Une ambiance qui rompt avec les habitudes de Peugeot pour devenir plus dynamique que jamais et qui s'apparente même à une certaine Audi R8 pour la console centrale. On note également une qualité de matériaux au-dessus des autres Peugeot mais une qualité d'assemblage à parfaire avec certains éléments qui se déboîtent un peu trop facilement (sur notre modèle de présérie).

Très volumineux, l'habitacle de notre version bénéficie d'un toit en verre rendant l'atmosphère lumineuse, il est toutefois impossible de l'ouvrir. Les places arrière sont généreuses, facilement modulables pour former un plancher plat. Pour le coffre, on note l'apparition d'une planche amovible et aisément ajustable sur 3 niveaux avec une seule main. Pratique également, le double haillon qui permet d'obtenir une petite plate-forme de chargement. La capacité du coffre atteint 512 l, c'est vaste. Côté motorisations, on retrouve pour le moment du déjà vu, mais en tout cas, du récent : 1,6 l de 120 ch et 1 6 THP de 150 ch pour l'essence, 1.6 l HDi 110 ch et 2,0 l HDi 150 ou 163 ch (boîte auto) pour le diesel. Avec le 1 6 THP, on obtient un engin très agréable.

Sans être un foudre de guerre, notre 3008 offre ce qu'il faut de couple à bas régime pour obtenir de bonnes relances. Côté liaison au sol, même s'il n'est pas fait pour attaquer dans les épingles, le 3008 tire la sienne du jeu grâce à un inédit système de suspension avec correcteur d'assiette réduisant la prise de roulis.

Enfin, ne comptez pas trop vous amuser en tout-chemin avec le 3008. Disponible uniquement en traction avant, il ne s'en sortira pas aussi bien qu'un petit 4x4 et ce malgré les différentes aides électroniques à la conduite. La version 4x4 est prévue pour dans quelques années avec une version hybride du 3008. Avec une gamme qui démarre à un peu plus de 21 350 euros pour culminer à près de 32 000 euros, le 3008 ne vient pas jouer dans la classe low-cost, mais ses prestations assez haut de gamme justifient parfaitement cette fourchette de prix.