Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 novembre 2011

Peugeot 3008 Hybrid4 : Une longueur d'avance

Dans sa version hybride diesel, le 3008 met une grosse longueur d'avance à l'ensemble des constructeurs aussi bien pour l'agrément de conduite que pour la consommation.

Depuis quelques années, les solutions hybrides se multiplient. Toyota en tête avec la Prius, puis Lexus, Volkswagen, Porsche, Mercedes ou encore BMW et Audi mais aussi Honda proposent tous des voitures dotées de technologies hybrides. Seul point commun entre toutes, elles fonctionnent avec un moteur essence. En 2002, lorsque PSA Peugeot-Citroën se lance dans cette course, tout le monde reste sceptique, surtout quand des constructeurs comme Toyota ont démarré leurs recherches et développement à la fin des années 60.

Mais les choses vont très vite et PSA opte immédiatement pour une solution fonctionnant au diesel. La recette dans notre 3008, un moteur 2,0 l HDi dans sa version à 163 ch. Il est couplé à un moteur électrique de 37 ch implanté dans les roues arrière. Un point important puis qu'en termes de process industriel, cela ne nécessite pas l'ajout d'une chaîne de production supplémentaire. Ce 3008 est assemblé comme les autres. Comme pour toute voiture hybride, les deux moteurs fonctionnent de concert.

Toutefois, Peugeot a eu la bonne idée de proposer une fonction tout électrique que le conducteur peut choisir à tout moment dès l'instant où les batteries implantées à l'arrière sont suffisamment pleines. Dans la pratique, c'est toujours cette même histoire, celle où l'on tourne la clé de contact et l'on n'entend strictement rien. Pourtant, le moteur électrique est prêt à fonctionner, permettant de rouler durant 4 kilomètres jusqu'à la vitesse de 60 km/h. Une situation idéale en ville, puisqu'on ne consomme rien en carburant pour des émissions inexistantes. Au-delà, on bascule en mode diesel, le temps de recharger les batteries. Bien entendu, dans de telles conditions, la conduite doit être adaptée.

Le conducteur doit en effet se montrer le moins brutal possible avec l'accélérateur. Dans le cas contraire, on obtient une puissance cumulée de 200 ch, ce qui permet aux pères de famille pressés d'afficher 100 km/h en 8,5 s. Mais on oublie très vite ce type de conduite, surtout quand on sait que ce 3008 ne consomme que 4,0 l de gasoil en moyenne. Grâce au moteur électrique mais aussi au système Stop&Start, les émissions en CO2 moyennes sont de 104 g/km. Pour un véhicule typé crossover, il n'y a pour le moment aucune équivalence sur le marché. Autre point intéressant de ce 3008, il bénéficie de 4 roues motrices.

Comme pour le Lexus RX450h, les roues avant sont entraînées par le moteur thermique alors que l'essieu arrière est mu par le moteur électrique. Particularité de notre Peugeot, on peut forcer le mode 4x4, ce qui autorise des balades sur sentiers parfois très dégradés. Si les batteries sont vidées et ne permettent plus au moteur électrique de fonctionner, c'est l'alternodémarreur qui offre l'énergie nécessaire aux roues arrière. Un système rudement bien pensé pour une voiture toujours aussi séduisante. L'extérieur de ce 3008 n'évolue pas hormis la calandre spécifique, alors que l'habitacle se

veut toujours aussi spacieux. Seul le coffre perd un peu de contenance, mais avec 432 l, son volume reste tout à fait correct.

Même remarque sur la route, où malgré une prise de poids évidente, notre engin offre un maintien en courbe tout en garantissant à ses passagers un confort de très bon niveau. Seule la boîte robotisée livrée en série demandera un petit temps d'adaptation en raison d'un manque de rapidité de passage de rapports (surtout par rapport à des solutions à double embrayage désormais très courantes chez d'autres). Situé en haut de gamme, le 3008 Hybrid4 s'échange contre 37 400 euros auxquels il convient de déduire les 2 000 euros de bonus. Vu les prestations techniques embarquées, il n'y a même pas à hésiter.