

Peugeot 508 berline et SW : Révolutionnaires !

C'est sans doute la voiture la plus importante de l'année pour notre marché. Différente, extrêmement bien finie et surprenante pour ses qualités routières, la Peugeot 508 vient prouver que Peugeot a beaucoup changé. Explications.

Nous vous le disions, la 508 est non seulement la voiture la plus importante pour le marché français de cette année 2011, mais elle est aussi très importante pour Peugeot. D'abord parce que cette berline (et son break) a pour ambition de remplacer une 407 qui a vieilli un peu trop vite mais aussi la 607 dont la conception et le lancement datent du siècle dernier. Peugeot entend donc utiliser la 508 pour concurrencer les Renault Laguna, Ford Mondeo et surtout Volkswagen Passat. Et si cette nouvelle venue peut grignoter quelques parts de marché aux Audi A4, Mercedes Classe C et BMW Série 3, le constructeur n'en serait que plus heureux.

L'autre ambition est encore plus déterminante pour le développement de la marque au-delà des frontières européennes. Peugeot mise en effet sur un pays qui représentait 13,7 millions de voitures vendues en 2010 et qui table sur 25 millions en 2021. La Chine, pays très convoité où Peugeot fabrique et commercialise déjà la 408 (une sorte de 308 tricorps) et où le crossover 3008 et le coupé RCZ seront importés cette année, disposera de sa propre 508. Une version légèrement revue et fabriquée sur place à raison de 300 unités par jour. En France, l'usine PSA de Rennes en fabriquera le double car même si les ambitions sont certaines, le marché le plus important reste le Vieux Continent. Esthétiquement, la 508 fait vite oublier la 407. Une ligne plus massive (4,79 m de longueur soit 11 cm de plus qu'une 407 et 11 cm de moins qu'une 607) avec un long capot bombé dont les feux et la calandre offrent finesse et dynamisme à la face avant. Un profil également tout en finesse, très allongé et une partie arrière en revanche très massive qui trouverait parfaitement sa place sur le marché nord-américain. Du côté de la 508 SW (break), nous avons droit à un profil encore plus dynamique mais aussi à un toit entièrement en verre (une habitude depuis la 307 SW en 2002).

Grosse montée en gamme

Il faut le reconnaître, l'habitacle est encore plus surprenant que l'extérieure de la voiture. Si on connaît les récents intérieurs conçus pas le lion (3008, 5008 et RCZ), on verra ici une suite logique dans la gamme. En revanche, en comparant cet intérieur à celui de la 407 et de la 607, il y a de quoi se prendre une sorte d'électrochoc.

Le dessin de la planche de bord, la qualité des matériaux, la disposition des commandes et leur toucher font clairement penser à ce que l'on fabrique brillamment Outre-Rhin. L'ensemble est parfaitement agencé, le volume avant et arrière est très généreux, et le niveau d'équipement très correct mais curieusement, il manque des éléments même en option. Si on apprécie le petit écran pour l'affichage tête-haute ou les sièges massants, il est impossible d'obtenir une caméra de recul, l'avertisseur de changement involontaire de ligne (dont PSA est pourtant le précurseur) ou encore le régulateur de vitesse adaptatif agissant aussi bien sur le freinage d'urgence que la trajectoire comme le propose la nouvelle Passat. Dernier détail, la suppression de l'airbag de genoux.

Croyez-moi, quand on dépasse le mètre 85, et qu'on est au volant d'une 407, d'une berline de chez

Toyota, Citroën, Alfa Romeo, BMW, Ford et j'en passe, on est bien content de savoir qu'il est là, juste au cas où. Disons que l'EuroNcap se chargera de mettre en valeur les conséquences, s'il y en a. Mais revenons à l'arrière de notre 508 où le coffre affiche un volume de 545 l. Du côté de la version SW, le coffre se montre beaucoup plus vaste avec 660 l de contenance pouvant grimper à 1 865 l en rabattant la banquette arrière pour 2,12 m de longueur de chargement.

6 motorisations

En attendant une version hybride dotée de 4 roues motrices prévue pour 2012, la Peugeot 508 sera disponible avec deux propositions essence : 1,6 VTi de 120 ch et 1,6 THP de 156 ch, mais aussi 4 versions diesel : 1,6 HDi de 112 ch, 2,0 HDi décliné à 140 et 163 ch et 2,2 HDi.

Ce dernier équipait notre modèle d'essai. Avec 204 ch pour 450 Nm de couple, ce moteur, qui est associé à une boîte automatique à 6 rapports, ne se montre pas sportif pour autant mais offre des prestations assez haut de gamme avec un parfait silence de fonctionnement. Côté consommation, notre berline se contente de 5,7 l de gasoil en moyenne pour 150 g/km de CO2 rejetés, ce qui lui permet de rester dans la case neutre.

Au chapitre de la liaison au sol, même si elle ne bénéficie pas en option d'une suspension pilotée (comme c'est le cas d'un Coupé 407), notre berline frise la perfection entre confort de suspension et comportement routier. Peugeot rappelle ici son grand savoir-faire en matière de châssis et même s'il faut reconnaître que notre 508 est un peu moins agile que la toute récente Passat, elle offre un meilleur niveau de confort que l'allemande.

Enfin côté porte-monnaie, Peugeot annonce une entrée de gamme à 22 900 € pour le moteur essence de 120 ch avec l'essentiel en matière d'équipement (8 airbags, climatisation, lecteur CD/MP3, régulateur) alors que notre version GT s'échange contre 37 850 €.

Forcément, pour 15 000 € de plus, les prestations haut de gamme sont bien là. A l'arrivée, même si le combat qui oppose notre 508 à la concurrence d'Outre-Rhin s'annonce très serré, celui face à la Renault Laguna et Citroën C5 (actuelle n°1 de la catégorie) est tout simplement gagné d'avance...