Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 avril 2012

Peugeot 508 RXH : Allroad visé

Avec le 508 RXH, Peugeot ne se contente pas de concurrencer directement l'Audi A4 Allroad. Le lion ajoute une motorisation hybride diesel. Un atout qui demeure à ce jour totalement hors du commun.

Alors qu'à l'heure où nous allons mettre sous presse, on parle d'un accord où General Motors rachèterait 5 % du capital de Peugeot, le constructeur français vit une période également très importante pour les produits qu'il s'apprête à lancer. Si le break surélevé dont il est question aujourd'hui ne devrait pas concerner plus de 1 000 acquéreurs en année pleine, c'est une tout autre histoire pour la 208 prévue le mois prochain. Peugeot mise même beaucoup sur ce modèle qui se doit de marcher. Le principal souci de PSA aujourd'hui n'est pas le manque de succès de ses produits mais plutôt sa dépendance trop importante d'un marché européen, lui, en mauvaise santé.
C'est donc le bon moment pour s'allier avec un constructeur bien implanté dans le reste du monde.

Pour l'heure, la recette du 508 RXH est parfaitement connue. Il s'agit de prendre un break, de le surélever de quelques millimètres et de lui offrir certaines modifications de carrosserie ainsi que des protections permettant de lui donner un style plus baroudeur. Dans le détail, on remarquera des rampes de LED implantées au niveau du pare-chocs avant qui ne rendront certainement pas l'engin très discret. Toujours est-il que dans l'ensemble, ce RXH est une réussite esthétique. A bord, on retrouve tout naturellement l'univers du 508 SW. Une planche de bord très Volkswagen Passat, des matériaux assemblés avec soin et le plein d'équipements (le 508 RXH n'est disponible qu'en une seule finition). On note par ailleurs le traitement spécifique apporté aux sièges avec des surpiqures.

Côté volume, les places arrière assurent le même espace pour les jambes alors que le coffre voit sa contenance chuter de 20 % à 423 litres. Même si cela reste suffisant pour une petite famille, cela s'explique par la présence du moteur électrique et de son imposante batterie. Comme pour le 3008 Hybrid4 et la DS5, ce moteur de 37 ch entraîne les roues arrière. Il agit de concert avec le moteur diesel 2,0 HDi implanté à l'avant qui délivre 163 ch. Au total, on dispose donc de 200 ch. L'ensemble est accouplé à une boîte robotisée. Le conducteur peut également choisir parmi différent mode de conduite (normal, sport, 4x4 ou encore tout-électrique). En optant pour le mode tout-électrique, on va parcourir 4 à 5 kilo mètres jusqu'à 60 km/h sans polluer ni consommer de carburant. Comme pour tout véhicule hybride, le moteur thermique prend le relais une fois la batterie arrière déchargée. Particularité ici, il s'agit d'un diesel, ce qui inclut une consommation toujours très mesurée. Contrairement à une hybride essence qui sur de longs parcours ne fera rien gagner en consommation, notre Peugeot permet de limiter la moyenne à 4,1 litres tout en restant dans la case neutre avec seulement 107 g de CO2. En optant pour le mode 4x4, notre 508 RXH est capable de s'offrir des escapades hors bitume, voire des passages parfois délicats. Sur la route, la suspension offrant plus de débattement, le confort n'a rien à envier aux meilleures routières du marché. Toutefois, en activant le mode Sport sur des petites routes, la boîte séquentielle et le système de répartition entre les roues avant et arrière avouent vite leurs limites. En cas de forte sollicitation sur la pédale de droite, le moteur électrique et la boîte séquentielle tarde un peu à réagir ce qui n'invite pas à adopter une conduite vraiment soutenue.

Pour finir, le tarif est fixé à 45 600 euros. C'est assez élevé même si nous parlons ici d'un break très

équipé qui, de surcroît, reste plus abordable que son concurrent chez Audi.