

Nouvelle Peugeot 508

Sortie des chaînes en 2011, la grande routière du lion s'offre un lifting de mi-carrière. Elle se germanise avec un nouveau dessin de la face avant et des équipements inédits. Essai sur les routes arides de l'île de Majorque.

La grande Peugeot aborde désormais un capot plus plat épousant une calandre entièrement repensée et presque verticale. Le logo du lion migre au centre de celle-ci, clin d'œil à ses aînées 504 et 505. La 508 inaugure ainsi la nouvelle identité des prochains produits du constructeur. Son regard est désormais assuré par des projecteurs 100 % LED mais réservés aux segments supérieurs. Sous le bouclier, les feux de jours, en forme de sabre, se partagent l'espace avec les clignotants, peut-être placés un peu bas. En suivant ses 4,83 m, notre regard se porte sur les feux arrière qui adoptent à leur tour les trois griffes rouges.

A l'intérieur de notre version Féline, les lignes de la planche de bord sont conservées. La nouveauté vient de l'écran multifonction qui devient tactile. Plus intuitif, il

permet de supprimer quelques boutons sur la console. Épurée, celle-ci peut recevoir désormais un rangement fermé. Devant le conducteur, le combiné d'instrumentation se veut sobre et élégant. On retrouve, dans le champ de vision, l'afficheur tête haute. Il reprend la vitesse ainsi que la direction à prendre lors du prochain rond-point. L'équipement s'enrichit avec, pour la sécurité, la présence d'une caméra de recul ou encore de la surveillance de l'angle mort. Un voyant s'allume dans le rétroviseur lorsqu'un véhicule est sur le point de vous dépasser. Suivant les finitions, la lionne vous offrira l'entrée et démarrage sans clé, la détection de sous-gonflage ou l'aide au stationnement. Elle peut recevoir, en souscription d'un abonnement, le Peugeot Connect Apps. Diverses applications vous sont proposées (météo, places de parking, stations-services à proximité, services Michelin, Tripadvisor ou depuis peu, Coyote). Pour la Hi-Fi, Peugeot a fait appel au spécialiste JBL afin de proposer un équipement de haute qualité. Sur la version

SW (notre essai) on a apprécié le toit vitré panoramique qui inonde de lumière un habitacle à la finition soignée.

Pour notre première boucle d'essai, nous choisissons le nouveau moteur essence THP 165ch. Normalisé Euro 6 et équipé du Stop&Start, il est accouplé avec une transmission manuelle 6 vitesses ou équipé de la nouvelle boîte automatique EAT6 du groupe PSA, notre choix. Son utilisation est onctueuse et le passage des vitesses se fait sans à-coups. Pour le côté sport, vous pouvez tout de même rester maître de son utilisation en gérant le passage des rapports avec les palettes au volant. Notre parcours sinueux nous contraint à en gloutir environ 9 li-

tres/100km. En entrée de gamme on retrouve le 1,6 VTi 120ch associé à une boîte pilotée 6 vitesses.

Nous repartons avec le nouveau bloc 2,0 litres BlueHDi 150, qui représentera le gros des ventes en diesel. Ce nouveau venu, à la norme Euro 6, rejette seulement 105 g de CO₂/km soit le record dans ce segment.

En haut de l'affiche BlueHDi, ce bloc est aussi décliné avec une puissance de 180ch et boîte EAT6. Il sera également disponible sur la version RHX la baroudeuse de la gamme.

La nouvelle 508 conserve les blocs diesel de la première génération à savoir, le 1,6 e-HDi 115, le 2,0 HDi 140 ou 160 et le 2,2 HDi 200 qui équipe la version GT.

La technologie HYbrid4, qui combine le moteur diesel 2,0 HDi 163ch sur les roues avant avec le moteur électrique de 37ch, couplé aux roues arrière équipe la berline mais aussi la version RHX. 4 modes sont disponibles, EV, 4 roues motrices, Sport (mix des deux puissances) et Auto, qui laisse le système gérer le mode optimal.

Texte / Photo © Thierry André



Fabriquée dans l'usine de Rennes, la nouvelle 508 est proposée à partir de 24 750 € (accès 1,6 VTi) à 42 300 € (Féline 2,0 BlueHDi 180). En HYbrid4 elle se monnaie 44 250 € et en RHX 47 550 €.