

Nouvelle Peugeot 508

Elle montre les crocs

Apparue en 2011, puis restylée en 2014, l'heure de la métamorphose a sonné pour la grande berline du lion. Son design affirmé se dote des derniers codes stylistiques de la marque et elle abandonne la traditionnelle malle pour un hayon qui dynamise sa silhouette. Essai rugissant entre Monaco et l'arrière-pays niçois.

Après s'être penché avec succès sur le berceau des Crossovers, la marque de Sochaux, en nette progression sur tous les segments, veut redonner l'envie de conduire des grandes berlines. Pour la deuxième génération de la 508, les attributs stylistiques des derniers SUV de la marque ont été greffés sur la nouvelle berline du segment D. L'ensemble est très homogène, malgré 8 cm de moins que sa devancière, à 4,75 m. Agressivité dans la face avant avec les feux de jour en forme de crocs, des projecteurs LED et une calandre verticale imitant un drapeau à damier. Le lion trône en son centre et, sous l'avancée du capot, se cachent les radars et autres capteurs d'aides à la conduite. Petit clin d'œil à son aïeule, la 504, le retour de l'identification du modèle en bout de capot lui donne le petit côté chic. Le profil rentre dans catégorie très appréciée des coupés 4 portes. L'arche du pavillon retombante de ce type de silhouette a la contrainte d'être un peu gênante pour accéder aux places arrières mais, contribue fortement au dynamisme. Les portières sont dépourvues de montants, comme les véritables coupés. On apprécie toutefois le contour chromé entourant les vitrages. Notre véhicule d'essai, en

version GT, était chaussé de jantes de 19 pouces mais, des montes de 16 à 18 sont disponibles suivant les versions. La partie arrière abrite une petite révolution pour la grande Peugeot... Un hayon fait son apparition. Il apporte élégance et fluidité des lignes lorsqu'on contemple la poupe de la 508. Ce hayon, motorisé s'ouvre sur un espace de chargement de 487 litres soit un peu plus petit que l'ancienne génération. Un fin bandeau fumé sur la largeur de la voiture abrite les feux en forme de griffes, désormais familiers sur une lionne. Deux échappements chromés (accolés sur GT Diesel, aux extrémités sur GT essence) revendiquent la sportivité du nouveau vaisseau amiral du constructeur.

VIE À BORD

La nouvelle 508 adopte à son tour le i-Cockpit, ici dans une définition très spectaculaire, proche du concept-car Exalt. La position de conduite est facile à trouver avec les sièges à multiples réglages électriques recouverts de cuir ou d'Alcantara. L'ambiance intérieure respire le travail soigné comme le placage en bois véritable sur GT. La large console centrale rehaussée accueille le levier de vitesse, le frein à main électrique ou le sélecteur

de mode de conduite (Eco, Sport, Confort). Toutes les commandes tombent naturellement sous la main. Des touches piano, véritables raccourcis pour accéder aux fonctions de climatisation, navigation ou paramètres du véhicule, sont en liaison directe avec l'écran central de 10 pouces orienté vers le conducteur (8 pouces sur l'entrée de gamme). On retrouve le petit volant, une première donc sur une routière, et son combiné tête haute numérique entièrement personnalisable. Souvent décrié par les personnes de grande taille, votre serviteur s'est senti à son aise face à ce i-Cockpit de dernière génération qui intègre un inédit système de vision de nuit. En effet, une caméra infrarouge scrute la route sur une distance de 250 m. bien plus que la portée des projecteurs. Toujours au chapitre sécurité, on peut ajouter le régulateur adaptatif, l'aide au maintien dans la voie de circulation, l'alerte de franchissement de ligne, la vigilance du conducteur, la reconnaissance des panneaux de vitesse mais aussi les Stop et les sens-interdits... Côté connectivité, la fonction Mirror Screen accepte Apple Carplay et Android Auto. Enfin, pour les plus craintifs des centres urbains, la vision 360° couplée à la fonction parking automatique vous permettra de vous garer



avec sérénité.

SUR LA ROUTE

Malgré la largeur de la voiture et la position assez basse de l'assise, on est tout de suite à l'aise, et ce, dès les premiers tours de roues. Comme d'habitude chez Peugeot, la nouvelle 508 nous a bluffés par son châssis. Elle est réellement comme sur des rails et se place avec précision dans les courbes. Le petit volant, décrié au même titre que le combiné tête haute, renforce cette maniabilité. La version GT ne fait pas de jaloux en proposant 225 ch. en essence ou 180 pour les partisans du Diesel. Mais seule la version essence dispose de la suspension pilotée. Les lacets de la Vésudie auront été un terrain

de choix pour tester son efficacité. Pour ceux qui auront besoin de moins de puissance en essence, notre choix se porte sur l'unique alternative, le PureTech 180ch. toujours de cylindrée 1,6 l. Avec une finition GT Line, le badaud n'y verra que du feu et votre porte-monnaie vous remerciera. La puissance est largement suffisante et l'agrément de conduite aussi remarquable. Pour les motorisations Diesel, les 1,5 et 2,0 Blue HDi sont disponibles en 130, 160 et 180 ch. Nous avons testé ce dernier bloc qui a donné toute satisfaction notamment en insonorisation, reprises et performances. Notons que toute la gamme des moteurs dispose du Stop&Start et est obligatoirement couplée à la nouvelle

boîte auto 8 vitesses, avec palettes au volant, exceptée le modèle d'accès 130 Diesel qui conserve une boîte traditionnelle à 6 rapports et qui ouvre la palette des tarifs à 32 300 €. Pour dompter les 225 ch. de la GT, il faudra déboursier 46 000 €. Pour la version Diesel, rajouter 1 600 €. Notre choix raison sera pour le 1,6 l, 180 ch. essence qui est affiché à 40 000 € (GT Line). On nous annonce qu'une version hybride rechargeable est dans les cartons et que la version break, SW, pointe le bout de son nez... Fabriquée à Mulhouse, la nouvelle 508 sera dans les concessions en septembre.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

