



L'HYBRID 4 DOMPTE LA POUDREUSE

Essai hivernal, entre Tignes et Bourg-Saint-Maurice, avec le Peugeot 3008 HYbrid 4. Une technologie étudiée à Sochaux et mise au point au Centre technique de Belchamp.

DBlanchie, la route zigzague, pentue et rieuse, entre Bourg-Saint-Maurice et Tignes. Moteur silencieusement ronflant, le Peugeot 3008 HYbrid 4 piaffe d'impatience à l'idée de l'avalier et de la dévaler. Il est chaussé de pneus neige, « mais des pneus mixtes (M + S) feraient très bien l'affaire », assure Thierry Fossé, ingénieur au Centre technique de PSA à Belchamp et responsable des prestations et de la synthèse de la technologie HYbrid 4, premier moteur diesel hybride électrique au monde.

Si cette technologie est à l'aise sur la neige et sur la glace, les forces de l'ordre, qui arpentent chaque hiver les routes des Alpes pour admonester (et immobiliser) les automobilistes intrépides tentant de gagner les stations de ski sans les équipements obligatoires, peinent encore à s'en convaincre.

Au volant, pour la première fois, d'un véhicule HYbrid 4, on est d'abord gagné par une sourde appréhension à la vue de la couche de neige sur la chaussée et des flocons qui se remettent à tomber dru. Une appréhension vite dissipée car il ne faut pas longtemps pour se familiariser avec le fonctionnement du véhicule et son comportement sécurisant, avec sa mollette et ses quatre modes facilement sélectionnables : un mode auto (le véhicule gère seul les transitions entre le moteur thermique et le moteur électrique en vue d'un rendement optimum) ; un mode zev (100% électrique) ; un mode sport avec lequel l'HYbrid 4 donne sa pleine puissance (163 chevaux à l'avant et 37 chevaux à l'arrière) ; et un mode 4WD (4 roues motrices) allié fidèle du conducteur sur les routes enneigées et verglacées. Avec les explications rapides et claires du professeur et copilote Thierry Fossé, la prise en main n'en est que plus facile.

« Le mode 4x4 n'a pas été conçu pour être franchisseur, mais pour offrir de la progressivité sur des pentes importantes, à très basse vitesse », détaille-t-il. « En termes de motricité et de sécurité, il est très performant dans les situations délicates. » Dès le début de l'ascension vers Tignes, ses propos se vérifient. La conduite est plaisante, douce, linéaire. La boîte de vitesses automatique contribue aussi à cette progression sans à-coup. Dans les virages



La technologie HYbrid 4 (et son mode 4WD) est à l'aise sur la poudreuse comme sur les routes verglacées.

en épingle à cheveux et glissants de la départementale 902, mettre en défaut le 3008 HYbrid 4 est une vraie gageure, y compris lors des accélérations un peu sèches. À la moindre petite dérive (rare), le véhicule se corrige de lui-même.

« De la progressivité sur des pentes importantes »

de CO₂ de 99 g/km (3,8 l/100). Depuis, les ingénieurs de la marque au lion ont affiné la technologie et réussi à l'abaisser à 85 g/CO₂ (3,3 l/100).

Bien sûr, cette technologie est symptomatique de la tendance lourde du secteur automobile qui se pique de sobriété et cherche à optimiser toujours plus la consommation, mais le 3008 HYbrid 4, qui s'est écoulé à ce jour à plus de 50.000 exemplaires en Europe (un 3008 sur six,

est avant tout, avec ses quatre modes, une voiture polyvalente, aussi bien sportive que familiale. En mode auto, la version restylée du 3008 HYbrid 4, lancée fin 2013, propose désormais une coupure du moteur thermique à 85 km/h, contre 70 km/h auparavant. Sur les routes nationales et ses portions homogènes, il est désormais possible de rouler en électrique à une vitesse relativement élevée. À condition toutefois de pratiquer l'éco-conduite : « On lance le véhicule en mettant toute l'énergie nécessaire. Puis on lève légèrement le pied pour couper le moteur thermique et on stabilise la vitesse », explique Thierry Fossé. « Avec l'éco-conduite, on se rapproche très fortement des 3,3 l/100 de l'homologation ».

Alexandre BOLLENGIER

Les tarifs : 3008 HYbrid4, de 36.200 à 38.200 € ; 508 HYbrid4, de 39.950 (Allure) à 43.150 € (Féline) ; 508 RXH : 46.550 €.