



La Peugeot 3008 HYbrid4 imperturbable

Le crossover vedette de la marque au Lion s'offre un nouveau minois en adéquation avec la gamme et propose une version full hybride diesel très aboutie insensible aux aléas climatiques

Son look

On ne va pas se mentir. Côté design, La 3008 n'a jamais été, loin s'en faut, ma tasse de thé. Haute sur pattes, plutôt étroite pour son ga-

barit. Et surtout cette proue certes inclassable mais proche du coupe-frite. À tel point qu'en 2009, lors de sa commercialisation, je n'aurais pas misé un kopek sur la carrière phénoménale (500 000 exemplaires écoulés) de cette drôle d'auto, à mi-chemin entre un monospace compact et un SUV. Comme quoi, les goûts et les couleurs... Aussi, le petit coup de blush que vient de s'offrir la 3008 ne pouvait nous paraître que salutaire : des touches de noir brillant sur la calandre affinée, une jolie lame de béquet et surtout des optiques avant à LED retravaillées fidèles à la nouvelle signature lumineuse de la marque. À l'arrière, on gagne encore en « modernité » avec le tranchant des feux lacérés de trois coups de griffes rouges incandescents.



Au volant

« Hybrid4 », un drôle de terme pour désigner le système mis au point par les ingénieurs de Peugeot. Sur notre 3008 essayé sur les routes enneigées de Tignes, cela se traduit par l'association (couplée ou non selon les modes de conduite sélectionnés sur la console centrale : « ZEV », « 4 WD », Auto, et Sport) du moteur Diesel 2,0 HDi FAP de 163 ch (120 kW) et du moteur électrique d'une capacité de 37 ch (27 kW). Pour schématiser, considérez que le mode « ZEV » ne sert qu'à décorer la console centrale. Quasiment en toutes circonstances – hormis le mode 4 WD bluffant d'efficacité sur neige – mieux vaut privilégier le mode « auto » qui gère au mieux les changements de type de transmission. Comparé à la première génération que nous avions testée sur le 508 RXH, le système a encore gagné en douceur. La force de décélération au lever de pédale en déroutera plus d'un aux premiers tours de roue mais, très vite, on se prend au jeu pour recharger les batteries « sur son élan ». La boîte pilotée mériterait d'être encore peaufinée pour gagner en rapidité, bien qu'elle ne génère aucun à-coup. Enfin, nous ne communiquerons pas notre conso^s en montagne tant elle ne reflète pas la conduite au quotidien.

À bord

« Welcome on bord! » C'est toute la philosophie de ce

crossover largement plébiscité par tous ceux qui ont eu le loisir de voyager à son bord. Un poste de pilotage inspiré de l'aéronautique, une instrumentation claire mais riche (affichage tête haute en couleurs, GPS 3D, caméra de recul), une position de conduite haute favorisant la visibilité, un habitacle lumineux et un espace aux jambes pour les passagers arrière très correct. Sur la version Hybrid4, le coffre perd en volume du fait de l'implantation de la batterie derrière les sièges arrière, mais conserve l'astucieux hayon à double ouverture, facilitant grandement le chargement d'objets imposants



Côté finances

Facturée 36 200 euros, la version hybride diesel n'est certes pas à la portée de toutes les bourses mais coiffe l'ensemble de la gamme avec un positionnement volontairement Premium. C'est le prix d'une technologie parfaitement maîtrisée par Peugeot. Elle offre une alternative judicieuse aux autres crossovers, avec une consommation réduite, la possibilité de rouler dans un silence total sur quelques kilomètres (à condition de ne pas dépasser les 63 km/h), tout en préservant le comportement routier typé dynamique qui le caractérisait jusqu'ici. Le surpoids de la batterie n'est pas perceptible au volant. Enfin, le mode 4x4 (les roues arrière sont entraînées par le moteur électrique), loin d'être un gadget, assure une excellente motricité sur neige, comme nous avons pu le vérifier à Tignes.



THOMAS PEYROT
tpeyrot@nicematin.fr

Tableau de bord



CO₂ : 85 g/km
(bonus de 3 000 €)
Poids : 1 660 kg

3008 HYBRID4
- Hybride-Diesel 2.0 I
HDi de 163 ch + électrique de 37 ch = 200 ch.
Vitesse maxi :
191 km/h
0 à 100 km/h : 9,2 s
Conso. mixte :
3,8 l/100 km

C'EST TOUT BON
- Agrément de conduite
- Motricité sur neige
C'EST MOINS BIEN
- Lenteur de la boîte pilotée
TARIF
A partir de 36 200 €
Modèle essayé :
38 200 €