

Peugeot 3008 : un SUV à la française

Carrosserie : crossover 5 portes 5 places de 4,36 m de long. Coffre : 432/1 241 dm³ VDA. Poids à vide : 1 425 kg (HDi 110 ch).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes à injection indirecte et levée variable des soupapes VTi 1 598 cm³ de 88 kW/120 ch/7 cv et THP à injection directe common rail et turbo Twin-Scroll de 110 kW/150 ch/9 cv. Turbo-diesel common rail HDi 1 560 cm³ de 80 kW/110 ch/6 cv, 1.997 cm³ de 110 kW/150 ch/8 cv. Traction avant. Boîte manuelle à 5 ou 6 vitesses (1.6i THP, 1.6 HDi FAP et 2.0 HDi), ou pilotée MCP 6 rapports (1.6 HDi). Direction à assistance électrohydraulique variable, 4 freins à disque (2 vent), ABS/REF/AFU, ASR/ ESP et 6 airbags (dont 2 rideaux) de série.

Performances (données constructeur, 1.6 THP 150 ch/HDi 110 ch): V Max : 201/180 km/h. 0-100 km/h : 8"9/12"2. Conso moy. norm : 10,6-5,6-7,4/6,5-4,4-5,1 l/100. CO₂ : 176/137 g/km. **Prix** : 4 versions essence de 21 350 (1.6 VTi 120 ch Confort Pack) à 28 650 € (1.6 THP 150 ch Féline). 11 versions diesel de 23 900 (1.6 HDi 110 ch FAP Confort Pack) à 31 700 € (2.0 HDi 150 ch FAP Féline).

Les concurrentes

Chevrolet Captiva : entre SUV et crossover, cette coréenne est traction avant en essence, 4x4 en diesel (2.0 VCDi 127 ch Family à partir de 27 690 €).

Fiat Croma : la plus grosse Fiat est un break qui s'inscrit également dans la mouvance crossover (1.8 MPi 140 ch Emotion à partir de 21 890 €).

Hyundai Tucson : un SUV traction ou 4x4, susceptible de quitter le goudron avec les honneurs (2.0i 141 ch Pack Confort à partir de 19 500 €).

■ *S'immisçant dans l'une des tendances fortes du marché, l'inédite Peugeot 3008 le fait avec un réalisme qui renforce son intérêt.*

Modèle inédit dans la gamme Peugeot, la 3008 vise à conquérir de nouveaux clients venus d'horizons automobiles divers. Définie par le terme "angloricain" de "crossover" - en clair, un véhicule à la croisée des genres -, elle emprunte aux monospaces sa silhouette quasi-monocorps et l'immense pare-brise très incliné qui va avec. Du SUV, une haute stature, avec la position de conduite surélevée qu'elle entraîne. Et du break, un volume de chargement conséquent, en l'occurrence 512 litres. Un joli volume, d'autant plus pratique que le plancher du coffre peut être compartimenté de différentes façons. Son autre singularité est d'être fermé par un hayon combiné, en partie basse, à un volet - une ridelle - qui en



La Peugeot 3008 n'est pas la voiture de tout le monde mais apparaît pertinente en toutes circonstances.

«Panorama

facilite l'accès et le chargement. Solide, on peut aussi s'y asseoir en pique-nique !

La modularité de l'habitacle s'avère aussi recherchée, soulignant la vocation familiale de la 3008, quoique limitée à 5 places, puisque Peugeot lancera à l'automne un monospace compact qui lui sera complémentaire.

Avec ses airs de cockpit d'aéronef, la planche de bord rassemble scrupuleusement commandes et cadrans sous les yeux. L'analogie est encore plus parlante lorsque le poste de pilotage est aussi pourvu d'une des dispositions les plus novatrices de la 3008 : l'affichage numérique de la vitesse tête haute, figurant en chiffres orange vif sur une petite feuille de Plexiglas amovible implantée au-dessus de la casquette de l'instrumentation. De

série sur les deux finitions supérieures, et en option sur les deux stades inférieurs (550 €), l'Info-Drive s'avère en ce cas relativement cher car obligatoirement couplé avec un radar surveillant la distance avec le véhicule qui précède. Enfin, vide-poches et autres casiers de rangement sont en nombre suffisant pour le bon confort de chacun.

Côté mécanique, la 3008 repose sur la plate-forme de la 308, avec des géométries de suspension et des lois d'amortissement adaptées aux nouvelles spécificités. S'intercalant par sa longueur entre les berlines 308 et le break SW, la 3008 dispose pour l'instant de quatre motorisations, deux 1.6i essence et deux turbo-diesel. Et si cette Peugeot des chemins buissonniers reste une traction avant, une régulation électro-

nique sophistiquée, le Grip Control (en option à 200 €) peut optimiser la motricité des roues avant, en association avec des Michelin spécifiques, pour jouer les tout-chemin. Ou aborder plus sereinement encore les chaussées très glissantes.

À la conduite, c'est tout bon : la 3008 est une routière de première, avec peu de roulis en virage, notamment grâce au Dynamic Rolling Control, apannage des meilleures motorisations. Avec un excellent confort d'amortissement à la clef. Si le 1.6 THP pousse bien, l'avantage va, comme souvent, au HDi 110 ch, dont le couple supérieur efface un poids d'ensemble qui reste assez sensible en palier avec les propulseurs essence, THP inclus. Installé haut mais pas trop, le conducteur ne peut qu'apprécier à sa juste valeur l'affichage de la vitesse tête haute, efficace pour savourer pleinement la conduite de cette plaisante monture. ■ Ph. H.