



**AUTO / MOTO**

ESSAI > Peugeot

# La nouvelle 508 fait le break



Cette 508 SW conserve une ligne sportive et basse. Photo TIBO

**RENDEZ-VOUS**



Quelques mois à peine après la berline, Peugeot propose une déclinaison SW de sa nouvelle 508. Spacieux mais rallongé de seulement 4 cm, ce break est une très belle alternative aux SUV.

La ligne très basse, très fine du 508 SW se remarque, particulièrement en version GT Line. Cette voiture, dérivée de la berline, en reprend tous les codes esthétiques dont la signature visuelle verticale des feux diurnes à leds.

Autre caractéristique visuelle : la 508 semble scotchée à la route, collée au bitume avec cette ligne de pavillon basse et étirée. Elle fait

6 cm en hauteur de moins que la précédente 508 SW, et ça se sent quand on prend place dans le fameux i-cockpit Peugeot. On s'assoit réellement bas pour retrouver des sensations oubliées à bord des SUV.

### Une belle réussite esthétique

Le plus gros changement se trouve à l'arrière, forcément, avec un hayon parfaitement intégré à une ligne influencée par les portes sans cadre. Si les places arrière deviennent enfin accessibles aux plus grands, – ce qui est moins le cas sur la berline –, le coffre perd quant à

lui 30 litres par rapport à la 508 SW précédente (530 litres contre 560, 1 780 litres sièges rabattus).

Alors une voiture, c'est comme une veste : pour être beau et sobre, il faut parfois faire des concessions sur la praticité. Mais face aux SW "déménageurs" de chez Skoda, Ford ou Mercedes, le Peugeot ne fait pas le poids en matière de chargement.

### De l'automatique pour presque tout le monde

Côté conduite, cette voiture étant la copie presque conforme de la berline (le porte-à-faux est identique et le poids quasi-identique, en-

tre 1 460 à 1 500 kg), elle se comporte comme la 508, c'est-à-dire très bien, avec ce guidage du train avant très précis, très Peugeot et cet équilibre confort-tendue de route toujours impeccable.

Testé avec la nouvelle suspension adaptative (en option à 1 000 € selon les versions) le SW est étonnant de confort sur les chemins défoncés par les orages du bord de l'Atlantique.

Mais gare à la garde au sol quand même, ce n'est pas une suspension hydropneumatique qui permet de surélever la caisse de quelques centimètres dans les situations critiques.

Laurent GENTILHOMME

## En attendant l'hybride rechargeable



Le i-cockpit de la 508 est beaucoup plus ouvert que celui des 3008 et 5008 et la finition est excellente. Photo TIBO

Côté moteurs, Peugeot propose encore trois blocs diesel de 130 à 180 chevaux et deux essences de 180 et 225 chevaux, en attendant la future version essence Hybride Plug-In capable de parcourir 50 km en 100 % électrique. Les batteries seront sous l'assise des places arrière pour préserver le volume de chargement.

La boîte mécanique ne subsiste que sur la version diesel 130 chevaux, donc la très bonne boîte automatique à huit rapports s'impose partout. Là encore, il s'agit d'une sacrée révolution par rapport à la

génération précédente de 508. Côté aide à la conduite, la liste est longue mais plutôt simple à utiliser une fois la logique i-cockpit intégrée.

Côté tarif, ce SW réclamera une rallonge de 1 300 € comparé à la berline, ce qui semble peu par rapport aux avantages procurés.

La gamme s'échelonne entre 33 600 € et 52 950 € pour la "First édition" et Peugeot envisage de réaliser 60 % des ventes de 508 avec la ligne SW, dès le printemps prochain quand la voiture arrivera en concession.