Quand la France se démarque : Peugeot 508 Hybrid et DS7 Crossback E-Tense

écrit par Yves Merens



Semblables, et pourtant très différentes... Nous voici en plein cœur des sacro-saintes économies d'échelle. Au sein du groupe PSA, il y a, notamment, Peugeot et DS, la marque luxueuse. Le haut de gamme Peugeot, la 508, partage beaucoup d'éléments avec la DS7 Crossback. Et pourtant, ce sont des voitures radicalement différentes.





Le pari chez DS était osé : garder les gènes DS et renforcer le positionnement haut de gamme à la française. On pense aux Champs Elisée, à la place Vendôme, à la rue de Rivoli. C'est d'ailleurs cette finition « Rivoli » qui magnifie le savoir faire français. A l'extérieur, la ligne est très marquée SUV avec des surfaces tendues et des mouvements plus souples, comme sur le capot légèrement bombé. La signature lumineuse est, ne gâchons pas notre plaisir, extraordinaire. A l'avant, ce sont six optiques qui effectuent une rotation à la mise en route. L'effet est garanti. Ca en jette. A l'arrière, les feux rouges suivent des lignes losangées d'une très belle finesse.



La signature lumineuse de la DS7 C'est d'ailleurs le losange qui semble avoir servi de guide aux

designers, même à l'intérieur. Lorsque l'on ouvre la porte, on est frappé par la sellerie de cuir losangée des sièges. Ces belles arrêtes se retrouvent aussi sur les commandes centrales. Perso, ces boutons me rappelle ceux d'une certaine Porsche Panamera, rien que ca ! C'est du bon chic bon genre du 75 ! Tout est bien fini, remarquable.



Et les détails ne trompent pas, nous voilà au volant d'une voiture qui chauffe les sièges avant, ok. Mais que les refroidit aussi. Plus rare. Et qui masse ses occupants. La combinaison des trois est souvent réservée aux cadors sur quatre roues.

EMP2

Il ne s'agit d'un robot venu d'un film culte mais du nom de la plate-forme, le « châssis », de cette DS. Et c'est ici que les ingénieurs ont travaillé pour tout le groupe PSA puisque, on l'aura deviné, la EMP2 équipe aussi la Peugeot 508, et bien d'autres modèles du groupe d'ailleurs, de Citroën à Opel. Sauf que sur ces deux voitures d'essai sont très différentes. La DS

est un SUV, plus haut de 20 centimètres. Le roulis y est plus perceptible et son confort est un peu plus moelleux. La Peugeot 508, elle, est racée. Ses volumes de berline basse lui donne un touché de route plus affiné. On a plus envie d'enfoncer le champignon alors qu'à bord de la DS7, tout a l'air plus cosi.



L'intérieur de la 508 PSE

Les sièges n'y sont pas pour rien. Ceux de la Peugeot sont presque des baquets de compétition. La sensation d'être enveloppé est sensible jusque sur le côté des cuisses. Cela donne envie de rendre la conduite nerveuse. Le petit volant, marque de fabrique de chez Peugeot, ajoute encore de l'énergie à l'ensemble. Le tableau de bord semble plus s'étirer alors que les boutons des différents menus évoquent certaines commandes aéronautiques.



La 508 SW PSE à la K2000

De l'extérieur, tout le monde est sensibilisé à l'agressivité du félin, traduit par deux griffes lumineuses plongeantes à l'avant alors que les feux arrière se la jouent K2000. Bref, cette Peugeot 508 prend fièrement sa place sur la route.



Et cette fameuse plate-forme EMP2 reçoit évidemment les mêmes moteurs dans les deux voitures. Avec, entre autres, les versions hybrides rechargeables. Chez DS, l'hybridation s'appelle E-Tense et se décline en version haut de gamme de 300 chevaux 4X4 grâce à trois moteurs. Mais celle qui nous intéresse ici, c'est sa version standard, associant un moteur

1,6 litre de 180 chevaux et un moteur électrique de 110 chevaux. Lorsqu'ils combinent leur puissance, l'ensemble développe 225 chevaux. C'est intéressant même si l'opulente DS invite plutôt à la conduite détendue, dans son grand confort. Evidemment, le même attelage dans la 508 Hybrid rend les mêmes données. Mais les caractéristiques plus sportives de la marque au lion donne envie d'un peu plus de peps. Et là, les 225 chevaux de cette grande Peugeot sont un peu justes. Il faudra attendre encore un peu la très prometteuse 508 PSE et ses 360 chevaux pour être décoiffé. Mais c'est une autre histoire.

1,4 litre aux cent, officiellement!

Du côté de la consommation, et pour autant que la batterie soit chargée, les deux constructeurs annoncent des chiffres intéressants. 1,4 litre aux cent kilomètres pour les deux voitures. En pratique, cela varie très fort en fonction du type de parcours et du type de conduite mais les 55 kilomètres d'autonomie en tout électrique présagent de déplacements urbains et péri-urbains agréables et non polluants au moment de rouler.

La DS7 Crossback, un peu plus classe que la Peugeot, démarre à 48 000 euros sans options alors que la Peugeot démarre à 46 450 euros.

Ces deux voitures sont bien différentes même si leurs entrailles sont identiques. Bien vu.

Yves Merens