

ESSAI DE LA PEUGEOT E-3008 GT ! CONNAITRA-t-ELLE UN SUCCES COMPARABLE A CELUI DE LA 2ème GENERATION ?

écrit par Luc Vandersleyen



Avec la **seconde génération de sa 3008**, Peugeot avait fait un **coup de maître** avec un **design très original** et un **habitacle très réussi et accueillant**. Depuis 2016, **plus de 1,3 millions d'exemplaires** ont été produits. Bien sûr, elle était proposée avec plusieurs motorisations essence ou Diesel – de 130 ch pour les derniers-, mais aussi des versions hybrides avec le moteur 1,6 essence de 180, 225 ou 300 ch ! Aujourd'hui, cette **3^{ème} génération**, nous **arrive en premier lieu en version 100% électrique**, mais aussi en version thermique avec le groupe bien connu à essence 1,2 turbo micro-hybride de 136 ch. Une version hybride plug-in devrait arriver au cours de l'été.







PRESENTATION DE CETTE 3^{ème} GENERATION DE LA PEUGEOT E-3008 GT :

Le **design** de cette nouvelle génération est à **nouveau original**. Nous sommes en présence d'un **SUV coupé** que Peugeot appelle Fastback, comme il le fait avec sa berline 408. Cependant, ici l'**arrière** est **très massif**, mais, ce 3008 est aussi un peu plus grand puisqu'il mesure maintenant : 4535 mm de long, 1865 mm de large et 1665 mm de haut. C'est donc, plus 9,5 en longueur, plus 5,4 cm en largeur et plus 2,0 cm en hauteur. Ce nouveau 3008 est construit sur une **nouvelle plateforme de Stellantis : la STLA Medium**, qui servira, bien sûr, comme d'habitude, à d'autres modèles du groupe. Evidement, cette dernière a été conçue pour des véhicules électriques et de grosses batteries qui trouveront place sous les sièges avant et arrière. Pour cette première E-3008, Peugeot commence doucement avec un **moteur de 213 ch (157 kW) avec 345 Nm de couple** et une **batterie de 73 kWh**, ce qui permet, une **autonomie théorique de 525 km**. Ce

sont les roues avant qui sont motrices. **Dans quelques mois**, le constructeur français proposera, avec la même batterie une **version bimoteur de 320 ch**. Il y aura aussi une **version de 230 ch avec une grosse batterie de 98 kWh**. Le constructeur, nous promet, pour cette dernière, une **autonomie de quelques 700 km**. Cette nouvelle **batterie sera construite en Europe par le consortium ACC** qui regroupe **Stellantis, TotalEnergie-Saft et Mercedes**. Pour la **version de cet essai**, notre E-3008 est équipée d'une **batterie** fabriquée par le constructeur chinois **BYD**. Elle sera **remplacée l'année prochaine** par une batterie d'ACC de même capacité.







Ces **batteries Lithium-ion de 400 V** sont de **type NMC** (Nickel, Manganèse et Cobalt). En **courant continu DC**, elles **acceptent jusqu'à 160 kW** et **en AC**, nous avons un **chargeur embarqué de 11**

kW. Cependant, Peugeot en propose un de 22 kW en option. L'**habitacle** est franchement **moderne et de très bon goût**. Bien sûr, la **place du conducteur** est **privilégiée** et on retrouve le fameux **i-cockpit avec le volant très bas** à double méplat assez mal placé. On s'y habitue, cependant. Devant lui, se trouve un **très bel écran légèrement incurvé composé de 2 écrans de 10 pouces** qui se suivent horizontalement. Devant, les yeux, nous avons le **combiné d'instrument digital bien lisible** et **au centre, l'écran central tactile avec au-dessous un petit écran tactile** horizontal qui contient **10 raccourcis numériques** que l'on peut faire défiler et qui sont bien pratiques, notamment pour le réglage de la climatisation. Les **fonctions choisies apparaissent, néanmoins, sur l'écran central** où on peut facilement les paramétrer. A gauche de ce petit écran on trouve le bouton Start/Stop pour la mise en route du moteur et à sa droite un petit changement de vitesse qui permet de sélectionner P, R, N ou D. On retrouve ce même sélectionneur sur la Peugeot 408 ou l'Opel Astra, notamment, mais placé à d'autres endroits. Dans notre version GT, nous jouissons de **très confortables sièges recouverts de similicuir et Alcantara**. Avec une option supplémentaire. Nous avons des sièges ergonomiques, AGR à réglage électrique qui sont chauffants ou ventilés et massants. De plus, on peut régler les maintiens latéraux adaptatifs et lombaire pneumatique afin d'être soutenu au mieux. En plus, il y a une mémorisation des réglages pour le conducteur. Bien sûr, si **à l'arrière les passagers sont bien installés et ont une place confortable** pour les jambes et la tête, le confort est plus classique, mais **les sièges latéraux sont aussi chauffants**. Malheureusement, la place centrale est un peu sacrifiée.

Sur la console centrale, sous la main droite du chauffeur, nous trouvons une molette pour régler la puissance de l'installation audio, l'interrupteur des 4 feux « Danger », et la commande de **sélection des modes : Normal, Eco ou Sport** et puis les fonctions importantes pour le dégivrage et la circulation de l'air. A droite, de beaux rangements, bien pratiques et une

zone de recharge de GSM. En plus, il y a des prises USB C et une prise 12V. Le **coffre** est assez spacieux avec **520 litres** qui peuvent passer à **1480 litres** en rabattant les dossiers des sièges arrière. A noter qu'il y a un double plancher pour avoir une surface à peu près plane. Nous avons pu ranger les câbles de recharge sous ce dernier, mais ce ne sera pas pratique si le coffre est plein. D'autre part, le cache-bagage à enrouleur a été remplacé par un cache rigide. Ce dernier est peu pratique et encombrant lorsqu'on a besoin de toute la surface de chargement.













EN ROUTE AVEC NOTRE PEUGEOT E-3008 GT 100% ELECTRIQUE :

Installé derrière le volant, nous sommes assis assez haut et avons une **excellente visibilité**. Par contre le **petit volant**, très **agréable à utiliser** malgré tout, est presque **sur nos genoux**. Cela demande un peu d'habitude. La mise en route se fait à droite du volant à gauche d'un petit module qui fait office de changement de vitesse. **Une simple pression** sur le bouton **et le moteur électrique, fabriqué en France** par une alliance Stellantis-NIDEC, **se met en route**. Le démarrage, en position « D », se fait en silence et, en ville, nous nous insérons très facilement dans le trafic. Nous l'avons vu, **nous disposons de 3 modes**. Et ici, nous avons choisi Le mode **ECO** qui limite la puissance à 170 ch et 270 Nm. **Malgré, le poids de 2183 kg**. La E-3008 est **maniable, suffisamment réactive** tout en étant très **confortable et silencieuse**. Malheureusement nos grandes roues de 20 pouces nous signalent les inégalités de la

route. Pour partir **sur route**, en préservant l'autonomie, nous choisissons le **mode NORMAL** : 190 ch et 300 Nm. Cela lui convient bien. On sent, cependant, le poids de la voiture en virage et dans les reprises. Notre E-3008 n'aime pas trop notre conduite assez vive et rapide. Cependant, la **tenue de route** reste **rassurante**, la **direction** est **bien calibrée** et la **motricité** est **très satisfaisante**. Pour nous lancer sur les **autoroutes**, nous choisissons le **mode SPORT** et nous jouissons de toute la puissance du moteur : 213 ch et 345 Nm. Cependant, quelque soit le mode choisi, lorsque nous enfoncez fermement la pédale de droite on retrouve instantanément toute cette puissance du moteur. Pour le **freinage**, nous disposons de **palettes au volant** et cette E-3008 ralenti très bien suivant **3 niveaux** avec une petite régénération. A noter, que **les 2 niveaux les plus puissants allument les feux stop**. Nous ne pouvons, malheureusement pas arriver à l'arrêt complet. En définitive, **nous avons pleinement profiter de cette Peugeot en roulant plus calmement**, mais **aux vitesses autorisées**. On profite, alors d'un excellent compromis confort/ comportement et jouissons d'une excellente insonorisation, qui n'est perturbée que sur autoroutes par quelques bruits de roulement, en fonction du revêtement. Grâce au pack Hi-Fi Focal, nous disposons d'une **très bonne installation Hi-Fi**, mais, aussi, d'un **vitrage avant acoustique**.







LA CONSOMMATION ET LE COÛT DE NOTRE PEUGEOT E-3008 GT 100% ELECTRIQUE :

Lors de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 15,4 kWh/100 km**. Sur **petites routes**, nous sommes descendus à **11,5 kWh/100 km** tandis qu'**en ville**, nous avons parfois approché les **20 kWh/100 km**. Les températures ont varié de 10 à 26 ° C et il y a eu quelques pluies importantes. Notre autonomie moyenne a été de 470 km, grâce aux bonnes températures.

Du côté du prix, Notre **E-3008 GT de couleur Blanche Okenite** valait **53.300 Euros TVAC**.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Peinture métallisée : 950,00 E
- Cuir Nappa perforé noir MISTRAL avec surpiqûres Iced Clay, sièges conducteur et passager AGR avec tous les réglages + chauffage, ventilation massage et réglages

latéral et lombaire. Mémoire pour siège conducteur :
2.200,00 E

- Pack Hi-Fi Focal -Vitrage acoust. 850,00 E
- Pack Toit ouvrant : 1.450,00 E
- 360 vision & Drive Assist Plus: 1.450,00 E
- Pompe à chaleur : 800,00 E

**Total des options : 7.700,00 E. Notre E-3008 GT valait donc :
61.000,00 E TVAC.**









LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	97,68€	97,68€	00,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen