

LIBERTÉ L'A TESTÉ POUR VOUS SUR LA NEIGE ET LE VERGLAS

New Peugeot 3008 : seul au sommet des crossover 4x2



Il s'agrippe sur la neige comme sur le verglas, sur des pistes aussi dangereuses que sur ces chemins qui montent vers les sommets de la Savoie, le New Peugeot 3008 bouscule les codes des crossover. Il veille, à jamais, et seul, au sommet inaccessible des SUV 4X2.

Mercredi 18 janvier, nous quittons l'aéroport de Lyon, direction Val d'Isère, en Savoie. Nous sommes à...1 850 mètres d'altitude et à des températures allant de -7 C° à -11 C°. À quelques encablures, on annonçait -22 C°. Rien que ça ! Et pour une expérience, c'en est une ! Pour tester le New Peugeot 3008 sur la neige, le verglas et les reliefs hostiles et montagneux, Peugeot a choisi la période propice pour dédier des essais à ce SUV haut de gamme en concoctant un programme VIP sous l'intitulé "Winter experience". Le premier circuit de 82 km, parsemé de neige bien tassée, par endroits de couches de verglas allant jusqu'à des épaisseurs de 15 centimètres, nous mène vers une piste. J'allais dire une très forte descente "entourée" de ravins et de forêts. L'expérience valait le détour pour tester ce SUV avec une transmission 4X2. Le seul, dans son segment à bénéficier du Hill Assist Descent Control (HADC). Nous entamons dangereusement cette inclinaison, avec cet esprit de ne pas commettre la moindre erreur. Des petites vitesses en mode Drive allant jusqu'à 20 km/h, ce SUV se défend bien. Le HADC rugit par endroits, sachant que la neige, d'une épaisseur de 50 centimètres est tassée, donc trop glissante par endroits. Dans ces virages en forme de U, on frôlait les bas-côtés de cette route étroite où les flocons de neige s'abattaient à souhait sur ces majestueux paysages de la Savoie. Le HADC

devient de plus en plus utile quand nous entamons ces semblants de ravins qui font office de passage obligatoire pour tester cette technologie. Les consignes du staff de Peugeot sont assez strictes pour parer à toute acrobatie qui pourrait fausser le test. Associé au Grip Control en mode neige, le HADC se déploie en mode neutre (point mort). Là, on ne touche ni aux freins, ni à l'accélérateur. Et c'est au SUV 3008 de "gérer" tout seul la situation, donc la vitesse, allant de 5 à 8 km/h, non sans sentir ces bruits mécatroniques, comme les micro-blocages de roues quand le SUV fait face à un danger imminent. Le test durera près de 15 minutes sur 3 km. De fortes sensations que d'entendre ce SUV broyer ces couches de neige et de verglas ! À quelques similitudes près, les tests-drive effectués sur le Peugeot 2008 en 2013 à Tipasa sur la boue, en 2014 sur la neige en Haute-Kabylie (près de 2 000 mètres d'altitude) et sur le sable à Biskra, au Sud de l'Algérie, le Grip Control a joué un rôle majeur. Il ne manquait que le HADC pour mettre à mal la concurrence à cette époque. Là c'est...fait désormais avec le New Peugeot 3008 qui a totalement bousculé les codes des crossover 4X2.

Tignes : le New 3008 défie les codes des tout-terrain

Et ce n'est pas fini ! Jeudi 19 janvier, Tignes. Nous sommes à 1 550 mètres d'altitude, mais le soleil ne caresse ce circuit homologué qu'à partir de 10h du matin. Au pied des sommets où les craquements des avalanches surviennent ou sont provoquées, offrant les meilleures pistes de skis en Europe, Tignes est par définition un "Circuit-Glace".

Un miroir. N'est pas pilote qui veut à Tignes ! L'enjeu est majeur : démontrer que le New Peugeot 3008 se défend mieux qu'un tout-terrain. Avec des pneus neige à l'avant et des pneus four-seasons à l'arrière, mais aussi avec des pneus four-seasons à l'avant comme à l'arrière, ce SUV devra faire preuve d'un démarrage et d'un freinage sans faute. Aguerri à ce genre d'exercices, nous réussissons à battre le Peugeot 4008, un 4X4 que nous avons déjà testé sur des reliefs extrêmement dangereux à Tikjda, en Kabylie. Sur les lignes droites, le New 3008 ne perd guère en couple, allant de 3 000 à 4 000 tours/minute sans perdre la trajectoire. Il faut préciser qu'on a eu droit au New Peugeot 3008 en version 2,0L Blue-HDi à 180 chevaux EAT-6 et 2,0L Blue-HDi à 150 chevaux (BVM 6 rapports). Face à ces lionnes bénies en technologies, le 4X4 perd en couple, même s'il gagne entre 2 et 3 secondes au démarrage. Le plus dur est à venir. Nous entamons l'exercice de freinage, de braquage et de dérapage sur une boucle extrêmement difficile à négocier.

Attentionnés à nos impulsions de conduites agressives sur le "miroir de Tignes", les moniteurs nous rappellent souvent à l'ordre, pour respecter la vitesse. Mais, bon ! Après plus de huit tours d'essais vertigineux, le New 3008 gagne en adhérence sur ces chicanes "trop fermées" et à "trop faible adhérence". Pour une dernière boucle en ville, avec des pics de 80 à 90 km/h, le New 3008 confirme sa suprématie à vouloir imposer une nouvelle démarche aux SUV concurrents. Une rupture...

Reportage réalisé à Val d'Isère par : FARID BELGACEM