



## TCS Test de voiture **PEUGEOT 508 SW 1.6 GT**

### La familiale version **noblesse**

Les breaks familiaux ne sont plus en odeur de sainteté. Peugeot s'est donc inspiré des breaks de chasse pour élaborer une 508 aussi élégante que racée, douée d'un comportement de haut vol. Et tant pis pour l'habitabilité.



♥ 4 cylindres 1,6 l turbo essence, 225 ch 🚗 8,2 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie E  
∞ Autonomie: 757 km 🚗 Poids: 1665 kg (modèle testé) ⚡ 8,1 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 54 980 fr.

- + Break familial au design racé
- Confort de marche généralisé
- Comportement souverain
- Agencement et matériaux valorisants
- Dotation et assistances à niveau
- Diamètre de braquage
- Faibles émissions polluantes

- Accès arrière et espace confiné
- Réponse moteur à bas régime
- Consommation un peu élevée
- Commandes à apprivoiser
- Prestations de garantie basiques
- Charges utile et tractable restreintes
- Réglage manuel protection enfants

Septembre 2019



**Bel effet** L'écran tactile est flanqué de touches piano.



**Quintessence du break** La face avant expressive et la ligne de toit effilée.

## APERÇU TECHNIQUE

### VOITURE D'ESSAI

Peugeot 508 SW 1.6 GT aut.: 5 portes, 5 places; 54 980 fr. (véhicule testé: 62 460 fr.)  
Gamme: 1,5 l HDi Allure, 130 ch (39 140 fr.) à 2 l HDi GT, 180 ch, (55 540 fr.)  
Options: peinture métallisée (900 fr.), cuir Sellier (1500 fr.), ACC, maintien de voie (450 fr.), aide au parking, caméra de recul (450 fr.), système night vision (1200 fr.), hayon électrifié (400 fr.)  
Garantie: 2 ans illimitée, 3 ans/80 000 km, 2 ans d'assistance (sous conditions); garantie antirouille: 12 ans  
Importateur: Peugeot (Suisse), 8952 Schlieren, peugeot.ch

### DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres turbo, 1,6 l essence, 225 ch, 300 Nm à 1900 tr/min; boîte aut. 8 vitesses, traction avant. Poids: 1665 kg (véhicule testé), total admissible 2048 kg, charge tractable 1600 kg



**P**eugeot a sciemment choisi de casser les codes d'un segment sur le déclin. Dans le sillage de la sémiante berline dont il reprend la face avant expressive, le break 508 SW respire le dynamisme en s'abaissant de 6 cm et se rétrécissant de 5 cm par rapport à son prédécesseur. On n'est effectivement pas loin des breaks de chasse initiés jadis par les marques de luxe. Un effet encore souligné par la poupe parcourue d'un bandeau noir et ponctuée de feux LED tridimensionnels. Le même sentiment prévaut dans l'habitacle, où la planche de bord toute de sobriété est garnie de matériaux valorisants. On se croirait dans un univers premium. A la différence que les inserts en chêne gris sont facturés 50 fr. Une paille. Certes, la 508 reprend le cockpit tête haute maison – il ne fait pas toujours l'unanimité. Faut pas rêver. L'instrumentation digitale n'en est pas moins paramétrable en 5 configurations, dont un large écran style infrarouge avec l'option night vision.

On pouvait s'en douter, l'habitabilité paie un relatif tribut à la dégaîne sculpturale de ce break. La faible surface vitrée et les larges renflements du pavillon induits par les vitres sans cadres engendrent un sentiment de confinement. Et cela aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. S'y ajoute, sur la banquette, un espace aux jambes très moyen, péjoré par l'impossibilité de glisser les pieds sous les sièges avant. Au moins la garde au toit (+4 cm que la berline) est-elle décente. Il en va de même de la capacité du coffre d'un accès bas et fort commode.

### Du toucher de route

Tout comme la berline, le break 508 SW rivalise de toucher de route. Dotée d'une suspension adaptative de série, la version GT affiche un comportement imperturbable et précis tout en gommant efficacement les inégalités de la chaussée. De la belle ouvrage, abstraction faite de l'assistance hypertrophiée de la direction en roulage urbain et des penchants lymphatiques du moteur 1,6 l à bas régime. Ce bloc turbo atypique demande à monter dans les tours pour libérer pleinement ses 225 ch. Et là, il dévoile une belle vitalité et des accélérations toniques. En quelque sorte une voiture moderne à deux visages que cette 508 SW GT. Les tarifs en nette hausse sont compensés par la généreuse dotation et les options à prix modique. ♦



coffre: 530-1780 litres  
pneus: 235/40R19, min. 215/55R17



## EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

## ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	8,1 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	4,1 s
80–120 km/h (mode D)	4,9 s
Diamètre de braquage:	11,2 m
Freinage (100–0 km/h):	34 m
Insonorisation:	
60 km/h:	59 dB (A)
120 km/h:	68 dB (A)

## COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) <sup>1</sup>
15 000/12	1,0	280.–
30 000/24	2,1	643.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	20,2	6064.–
<sup>1</sup> matériel inclus		

## FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	94	781.–	396.–
30 000	63	781.–	793.–
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.			
(OFS), agences Peugeot: 82 à 180 fr.			

## CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

(UE 80/1268)

Usine	urbain	interurbain	mixte	
–	–	–	–	5,7
Emissions de CO <sub>2</sub> :				132 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):				E

## CONSOMMATION DU TEST

8,2 l/100 km	autonomie 757 km
Parcours normé TCS:	7,2 l/100 km
réservoir:	62 litres

## MESURE ÉMISSIONS ROUTE (TCS)

	CO	NO <sub>x</sub>	particules
	mg/km	mg/km	n/km
Mesure	656	21.0	2,1x10 <sup>10</sup>
Note	77%	90%	99%



Moyen, l'espace dévolu aux passagers.



Le coffre pratique joliment capitonné.

Une poupe racée que ne renierait pas un break de chasse.



CRÉDITS: château de Bumpfliz, près de Berne.

## Peugeot 508 SW 1.6 GT

## CARROSSERIE

A la fois élégante et racée, la 508 SW plaît par son design moderne. L'accès à l'arrière est un peu étriqué et l'aisance aux jambes décevante pour un break familial. Cubique et facile à charger, le coffre est dans la norme du segment. Deux leviers rabattant les dossiers de la banquette le transforme en vaste soute.

## HABITACLE

L'association de matériaux nobles et tendance veille à l'ambiance. Hormis les bas de portes, la finition est quasi au niveau du premium. On retrouve l'instrumentation surélevée et l'écran tactile (10 pouces) à touches piano équipant d'autres modèles Peugeot. Intuitivité parfaite du système d'infodivertissement.

## CONFORT

C'est l'un des points forts de ce break doté d'une suspension adaptative. L'amortissement prévenant et l'insonorisation soignée en font une excellente routière. Les sièges cuir Sellier (option) à multiples réglages offrent suffisamment de maintien.

## PRIX-PRESTATIONS

Fournie à un tarif inférieur à la concurrence premium, la 508 est bien dotée dès le second niveau d'équipement (navigateur, climatisation bizona, keyless). La version GT y ajoute suspension pilotée, phares LED, sièges cuir/alcantara, etc. Seules la garantie et la consommation assez moyenne font tache.

## COMPORTEMENT

D'un poids contenu (1665 kg), ce grand break dévoile un tempérament agile et sportif. Le châssis bien paramétré profite de la suspension adaptative et du petit volant commandant la direction. Dans les courbes négociées à vive allure, on ne dénote qu'une légère tendance sous-vireuse. Très rassurant.

## MOTEUR ET TRANSMISSION

Le quatre-cylindres 1,6 l turbo distille de bonnes accélérations (8,1 s de 0 à 100 km/h), mais délivre ses 225 ch relativement haut dans les tours, comme l'indique son régime maximal culminant à 5500 tr/min. La boîte automatique à 8 rapports se révèle douce et précise.

## CONSOMMATION

La moyenne de 5,7 l/100 km donnée en cycle NEDC est peu réaliste. Le parcours normé TCS s'est monté à 8,2 l et la moyenne du test à 8,2 l. Acceptable. Faibles émissions polluantes mesurées.

## SÉCURITÉ

L'équipement de base correct peut être étoffé à moindres frais. Phares LED efficaces et freinage très puissant.

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	71	15
habitabilité (dimensions intérieures)	70	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	80	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
<b>Note</b>	<b>70%</b>	<b>15%</b>

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	80	20
système multimédia	70	20
intérieur	90	10
sensation d'espace	70	10
finition/toucher	80	20
utilisation	70	20
<b>Note</b>	<b>76%</b>	<b>10%</b>

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	70	30
visibilité circulaire	60	60
suspension	80	10
sièges	80	10
équipement de confort de série & équip. effectif	80	30
équipement de confort en option & équip. effectif	90	10
<b>Note</b>	<b>78%</b>	<b>10%</b>

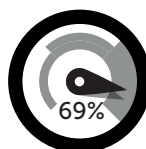
RAPPORT PRIX/PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif/confort/sécurité)	80	40
prestations de garantie	50	25
coûts des services	40	15
rapport puissance/poids	70	5
performances	70	10
frais de consommation	30	5
<b>Note</b>	<b>63%</b>	<b>15%</b>

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	80	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	80	50
<b>Note</b>	<b>78%</b>	<b>10%</b>

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	70	20
puissance et accélération	70	10
régularité de fonctionnement	70	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	80	15
charge tractable	80	15
<b>Note</b>	<b>73%</b>	<b>10%</b>

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	50	10
consommation cycle TCS	60	35
consommation données d'usine	50	10
consommation effective	40	35
autonomie	50	10
<b>Note</b>	<b>50%</b>	<b>15%</b>

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	50	25
équipement de sécurité en option	70	15
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	90	50
<b>Note</b>	<b>77%</b>	<b>15%</b>

**Note finale**



TCS Test de voiture

**PEUGEOT 508 SW 1.6 GT****Données techniques et mesures**

<b>MOTEUR</b>	
version	4 Reihe
cylindrée	1598 ccm
puissance/tours-minute	165 kW/5500rpm
puissance mesurée	<b>159 kW</b>
couple/tours-minute	300 Nm/1900rpm
<b>TRANSMISSION</b>	
système de propulsion	Front
boîte à vitesses	a8
dimensions pneus de série	235/45R18
dimensions pneus véhicule de test	<b>235/40R19</b>
<b>CONSOMMATION</b>	
mixte usine (WLTP)	5.7 l/100km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	<b>0 l/100km</b>
mixte TCS-P (cycle de mesures plus réaliste sur banc d'essai)	<b>7.2 l/100km</b>
effective	<b>8.2 l/100km</b>
émissions de CO <sub>2</sub> usine	132 g/km
autonomie au TCS-P	<b>861 km</b>
volume du réservoir	62 litres
<b>DYNAMIQUE DE CONDUITE</b>	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	<b>8.2 /8.1 s</b>
puissance 60–100 km/h (au 2 <sup>e</sup> rapport le plus haut)	<b>4.1 s</b>
puissance 80–120 km/h (au 2 <sup>e</sup> rapport le plus haut)	<b>4.9 s</b>
freinage à 100 km/h	<b>34 m</b>
diamètre de braquage gauche/droite	<b>11.17 /11.19 m</b>
insonorisation à 60 km/h	<b>59 dBA</b>
insonorisation à 120 km/h	<b>68 dBA</b>
<b>Dimensions</b>	
longueur/largeur/hauteur	4.79 /1.86 /1.39 m
poids à vide usine	1583 kg
poids à vide mesuré	<b>1665 kg</b>
poids total	2048 kg
charge utile effective	<b>383 kg</b>
charge tractable freinée	1600 kg
capacité du coffre minimum	530 litres
capacité du coffre maximum	1780 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	<b>113 cm</b>
profondeur du coffre jusqu'à la 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> rangée	<b>187 /105 /0 cm</b>
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	<b>68 cm</b>
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	<b>7</b>
largeur intérieure 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> rangée	<b>148 /144 /0 cm</b>
hauteur intérieure 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> rangée	<b>104 /102 /0 cm</b>
espace pour les jambes 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> rangée (de/à)	<b>94 -118 cm/ 58 -83 cm/ 0 -0 cm</b>
<b>GARANTIE</b>	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	80000 km
garantie antirouille en années	12 ans
<b>en grass</b> = mesures effectuées par le TCS	



la vidéo du test