

Aperçu technique

Prix et modèles

Voiture d'essai: Peugeot 807 2.2 ST; monospace, 5 portes, 5 places; 42 800 fr. net (véhicule testé: 50 500 fr.)
Gamme (prix nets): 2.0 SR (37 500 fr.) à 3.0 V6 aut. Pullman (54 900 fr.)
Motorisations: 2,0 l (100 kW/138 ch) à 3,0 l V6 (150 kW/208 ch)

Données techniques

Moteur: transversal à l'avant, 4 cylindres en ligne, 16 soupapes, 2 arbres à cames en tête (courroie crantée), 2230 cm³, 11,36 ch fiscaux, 116 kW/160 ch à 5650/min, 217 Nm à 3900/min
Transmission: traction avant, boîte à 5 rapports
Poids en kg (incl. conducteur de 75 kg): dès 1681 (voiture d'essai, 1775), total admissible 2400; charge tractable, 1775

Sécurité

Airbags (6): avant, latéraux et rideaux de série
Antidérapage (ESP + ASR): de série
Assistance au freinage: de série

Options

Peinture métallisée: 650 fr.
 Deux sièges supplémentaires ou banquette 3 places: 1150 fr.
 Système de navigation: 3200 fr.
 Radar de recul: 520 fr.

Garantie

3 ans/100 000 km d'usine
 3 ans d'assistance routière
Garantie antirouille: 12 ans (sous cond.)

Performances

	sec.
0-100 km/h	11,3
en 4e:	
de 60 à 80 km/h	12,2
de 60 à 100 km/h	13,0

Maniabilité

Braquage (°): 11,7 m
Tours de volant: 3 $\frac{1}{2}$

Importateur

Peugeot Suisse SA
 Eigerplatz 2
 3000 Berne
 tél. 031 387 41 11
 fax 031 387 41 20
 www.peugeot.ch

Ce test résulte de la collaboration entre le département Technique et environnement du TCS, Emmen, et la rédaction Touring, Berne.

Technique: Marcel Bachmann
 Rédaction: Marc-Olivier Herren

- + habitabilité et modularité de premier ordre
- + performances et reprises du moteur
- + excellent comportement pour un monospace
- + équipement complet

- finition décevante (nombreux défauts constatés)
- consommation dépassant les données d'usine
- amortissement peu velouté
- instrumentation centrale nécessitant accoutumance

- | | |
|--------------|-------|
| habitacle | ★★★★☆ |
| confort | ★★★★☆ |
| équipement | ★★★★☆ |
| performances | ★★★★☆ |
| comportement | ★★★★☆ |
| sécurité | ★★★★☆ |
| prix | ★★★★☆ |



Le Peugeot 807 arbore une ligne plus élégante et des contours plaisants.

Noblesse oblige

Signe des temps, le Peugeot 807 applique toutes les facettes de la modularité propre aux monospaces et vise le haut de gamme. Test de la version 2.2 ST.

Le Peugeot 807 se veut le fer de lance de la famille des monospaces développés en commun par les groupes PSA (Peugeot-Citroën) et Fiat Auto. Désormais affranchi de la version utilitaire, ce monospace adopte une ligne beaucoup plus douce, plus galbée. L'habitacle profite d'une longueur accrue (+27 cm) et du recours systématique à toutes les astuces de la modularité caractérisant les monospaces européens. La montée en gamme est patente. D'autant que les 160 ch de la motorisation 2,2 litres sont à la mesure de ce véhicule. Et l'on ne parle pas du V6 de 208 ch qui couronnera cette gamme.

Le concept arrive à maturité. Ce qui n'est hélas pas le cas de la finition, un domaine dans lequel le 807 a encore passablement de progrès à accomplir pour prétendre à la perfection au vu du lot de lacunes constatées sur le véhicule d'essai.

Qui dit monospace, dit modularité. Sur ce plan, le 807 fait feu de tout bois. Les sièges avant sont pivotants (version ST) et tous les sièges individuels arrière sont montés sur des rails. Ils sont donc coulissants et l'habitacle est transformable de multiples manières. Une troisième rangée de sièges ou une banquette sont disponibles en option. A signaler que les sièges déposables sont

plutôt lourds et que leur installation exige un peu d'habitude. Le plancher étant parfaitement plane et le frein à main ayant été relégué à la gauche du conducteur, le passage entre les places avant et arrière est des plus aisés. Autres attributs typiques des monospaces: des rangements aussi nombreux qu'ingénieux dont une vaste boîte à gants et des tablettes aviation. Le 807 se distingue aussi par sa poubelle nomade et, c'est inédit, un rétroviseur permettant au conducteur de surveiller les franges de la progéniture sévissant à l'arrière. L'espace à bord est bien entendu généreux. Si les sièges avant sont

Cet proportionnés, les places arrière offrent une assise bien courte – un phénomène courant sur les monospaces. Luxe suprême, l'accès à l'arrière se fait par des portes coulissantes électriques s'ouvrant à l'aide d'une télécommande (1000 fr.). L'impression d'espace se prolonge dans le coffre large et bas, assurément l'un des plus volumineux de la catégorie.

Cet habitacle modulaire a été placé sous le signe du futurisme. A témoin, l'ample arche servant de planche de bord et l'instrumentation disposée en position centrale. Cette dernière nécessite une certaine accoutumance mais, surtout, mériterait d'être plus lisible. L'impression novatrice est confortée par les commandes de ventilation et du système audio regroupées sur la console médiane, à proximité du levier de la boîte à vitesses. De la belle ouvrage, au détail près que la qualité des matériaux, en net progrès face au 806, oscille entre le cosu et le plutôt léger.

L'équipement est à la hauteur des ambitions nouvelles du 807. Dotation sécuritaire sans faille, climatisation bizona, réglage de la ventilation à l'arrière, radio/CD, détecteur de pluie: l'essentiel y est. On com-

prend d'autant moins la présence d'un antique bouchon à essence fermant à clé. Si la fonctionnalité est de mise, la finition est à la traîne comme en attestent les nombreux défauts constatés durant l'essai (porte coulissante fermant mal, avarie du système de navigation et audio, bruits aérodynamiques à haute vitesse). Un contrôle de qualité plus rigoureux s'impose.

Une motorisation adéquate

Si les monospaces ont souvent tendance à friser la sous-motorisation, le quatre-cylindres 2,2 l s'avère équilibré. Ses 160 ch fournissent des performances très honnêtes. Pas question de sportivité mais le potentiel de reprise, indispensable lors des dépassements, est bien là même si la puissance se loge relativement haut dans les tours. Cette motorisation n'en démontre pas moins un indiscutable agrément en utilisation urbaine, grâce aussi à l'implantation de la commande de boîte sur la console médiane.

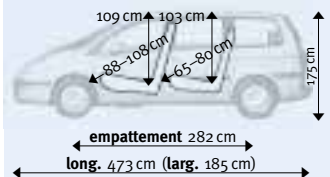
La combinaison taille du véhicule et un poids près de 1,8 tonne réclame un tribut à la consommation. Avec 11,3 l/100 km lors de test, la 807 a obtenu la note "satisfaisant". Peugeot progresse dans le bilan

écologique, en particulier pour les émissions. Dans ce contexte la 807 a obtenu de bons résultats.

En revanche, le Peugeot 807 pourrait bien faire référence en matière de tenue de route. Un point généralement faible des monospaces. Non content de démontrer une excellente adhérence en conduite dynamique, ce véhicule se révèle très peu sensible au roulis et manifeste un comportement neutre à légèrement sous-vireur. Son train de roulement aussi plaisant qu'efficace est avantageusement complété par une direction précise garantissant un bon contact avec la chaussée. Qui plus est, l'installation de freinage est puissante et dosable. Ces bonnes dispositions se paient par un amortissement assez ferme. Enfin, ce monospace s'est adjugé quatre étoiles au crash-test Euro NCAP.

De par ses dimensions, le 807 se classe dans le peloton de tête de la catégorie des grands monospaces. Un encombrement – surtout en largeur – pas toujours facile à gérer au moment de parquer. Mais on aborde là un dilemme que partagent bien des monospaces.

Exclusivité TCS



largeur int. avant 154 cm, arrière 158 cm
coffre 736-1568 dm³
pneus 215/65 R15, min. 205/65 R15

■ Insonorisation ★★★☆

60 km/h	61 dB (A)
80 km/h	64 dB (A)
120 km/h	70 dB (A)

■ Coûts

Intervalles des services

Services gratuits sur 3 ans ou 100 000 km, ensuite:

Dès 30 000 km, contrôle intermédiaire recommandé tous les 15 000 km (payant dès échéance de la garantie). Forfait de 45.-

entretien	heures	main d'œuvre (fr.)
30 000 km/24 mois	1,1	145.-
60 000 km/48 mois	1,7	224.-

Contrôle antipollution

contrôle seul	95.-
avec petit service	45.-
avec grand service	45.-

Coût main d'œuvre sur 100 000 km

10 000 km/an	15,0	2076.-
15 000 km/an	6,0	834.-

Frais d'exploitation

km/an	ct./km	fixes	fr./mois variables
10 000	114	673.-	281.-
15 000	88	673.-	422.-
20 000	74	673.-	562.-
30 000	61	673.-	843.-
40 000	54	673.-	1124.-

Tarif horaire pour calcul TCS:

132 fr. (OFS), agences Peugeot de 111 à 163 fr.

■ Evaluation écologique

monoxyde de carbone (CO) ★★★☆
hydrocarbures (HC) ★★★☆
oxydes d'azote (NO_x) ★★★☆

■ Consommation ★★★☆

11,3 l/100 km 708 km

Capacité du réservoir: 80 litres

selon 99/100/CE

	urbain	inter-urbain	mixte
TCS	13,9	7,6	10,0
usine	12,9	7,8	9,7



Les portes verrouillables à distance, l'instrumentation centralisée, le miroir de surveillance.

tableau comparatif

Les tests publiés par Touring sont disponibles dans les agences TCS ou sur Internet (www.tcs.ch)

	Peugeot 807	Chrysler Voyager	Ford Galaxy	Toyota Previa	VW Sharan 1.8T 20V Comfortline
Prix (fr.)	42 800... ¹⁾	40 400... ¹⁾	43 950.-	45 300.-	43 750.-
Cylindrée (cm ³)	2230	2429	2295	2362	1781
Puissance (kW/ch)	116/160	108/147	106/145	114/156	110/150
Couple max. (Nm/min)	217/3900	229/3850	203/2300	225/4000	220/1800
Consommation (l/100 km)	10,0	10,1 ²⁾	10,1 ²⁾	9,5 ²⁾	9,5 ²⁾
Bruit int. à 120 km/h (dBA)	70	—	70 ⁶⁾	70 ⁷⁾	—
Frais kilométriques (fr./km ³)	-.88	-.85	-.88	-.89	-.86
Frais d'entretien ⁴⁾	★★★★	★★★★	★★★☆☆	★★★★	★★★★
Pièces de rechange ⁵⁾	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆
Test Touring	19/2002	—	3/2001 ⁶⁾	18/2000 ⁷⁾	—

¹⁾ prix net ²⁾ données de l'importateur ³⁾ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴⁾ sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel)

⁵⁾ comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif ⁶⁾ Ford Galaxy 2.3 16V Ghia

⁷⁾ Toyota Previa 2.4 Linea Terra aut.