

autoactu.com

Constructeurs - 23/11/2022 - #Bmw , #Peugeot

Pierre-Paul Mattei, responsable design Peugeot 408 : "Pousser le curseur loin sans oublier qu'une Peugeot doit avoir de l'allure et rester élégante"

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Peugeot organisait hier en avant-première pour les journalistes du jury Car of the Year, les essais de la nouvelle 408 dont les premières livraisons sont prévues en mars 2023. Nous y avons rencontré le responsable design de la voiture, Pierre-Paul Mattei, qui nous explique les spécificités et les défis de cette nouvelle silhouette positionnée entre une berline et un SUV. Cette Peugeot 408 s'inscrit dans le même programme que les 308 et 308 SW avec qui elle partage de nombreux composants.

Autoactu.com : Comment est née cette Peugeot 408 ?

Pierre-Paul Mattei : Nous sommes partis du constat qu'il y avait un vide sur le marché entre les berlines conventionnelles, tricorps ou bicorps, et les SUV qui se sont généralisés depuis quelques années. Il nous paraissait intéressant de combler notre gamme entre ces deux mondes avec un objet qui soit génétiquement plus proche d'une berline. C'est comme cela que le concept est né.

A partir du moment où nous avons décidé d'une nouvelle race d'objet le style devait traduire le concept inattendu.

Autoactu.com : Quels sont ces traductions ?

Pierre-Paul Mattei : Nous nous sommes inspirés de l'imaginaire de ce qui se fait dans le monde du SUV. C'est une manière de traiter les volumes : toutes les surfaces sont découpées avec des facettes comme des diamants. La 308 est une voiture plus voluptueuse et les surfaces sont plus arrondies. Les surfaces de la 408 sont plus acérées, on joue plus avec la lumière.

Nous avons volontairement été très loin dans l'approche disruptive avec une pièce en plastique noire en partie basse à l'arrière qui n'est pas peinte pour une vraie fonction de pare-chocs et de protection.

Il y a également une raison esthétique à cette pièce. Le pare-chocs d'une autre couleur avec une découpe en biais permet de cacher à l'œil cette masse inhabituelle.

Autoactu.com : Je trouve que cette voiture rappelle un peu la BMW X6 ?

Pierre-Paul Mattei : La 408 a un déséquilibre assumé. La X6 a été la première silhouette un peu fastback sur un SUV qui a amené cette malle très haute. Par rapport à une berline classique la malle n'est pas du tout à une hauteur normale.

Autoactu.com : L'aérodynamique de cette voiture a-t-elle été un défi particulier ?

Pierre-Paul Mattei : L'aérodynamique est un défi sur toutes les voitures. Comme elle est plus massive que la 308 cela a été plus compliqué à résoudre. En même temps l'allongement et la malle haute ont servi l'aérodynamique.

Autoactu.com : Quel a été le défi spécifique à ce véhicule ?

Pierre-Paul Mattei : En termes de style nous avons décidé d'amener du dynamisme sans cacher le fait que la voiture était habitable.

Dans un fastback classique les lignes commencent à chuter à partir du pied central et comme on voulait montrer l'habitabilité nous avons fait chuter les lignes à partir de la porte arrière.

C'est un fastback décalé.

Nous voulions que le nouveau design traduise le nouveau concept. L'intérêt était de pousser le curseur loin sans oublier qu'une Peugeot doit avoir de l'allure et rester élégante. On peut avoir de l'audace mais il faut que le style reste compréhensible et acceptable.

Autoactu.com : Un des points caractéristiques de cette voiture ce sont ses "oreilles de chat" à l'arrière du toit. Qu'est-ce que c'est exactement ?

Pierre-Paul Mattei : Les oreilles de chat sont une réponse à un problème architectural et de conception. Nous voulions beaucoup de place à l'arrière avec un espace aux genoux important. La charnière de coffre se trouvait dans la zone tête là où le dessin est très incliné.

La solution a été de sortir les charnières hors du volume de la voiture. Nous avons vu ensuite que nous pouvions les utiliser pour canaliser le flux d'air qui vient du pavillon vers la partie

centrale de la malle arrière. C'est la solution la plus efficace pour casser le flux d'air pour qu'il n'y ait pas de perturbations derrière la voiture.

Pour trouver la solution finale on s'est vraiment creusé la tête. Cette interprétation stylistique qui signe la voiture est une réponse architecturale, avec la sortie des charnières, et nous avons tiré parti de cette excroissance pour l'aérodynamisme.

Autoactu.com : La difficulté, c'est d'aboutir à un design cohérent ?

Pierre-Paul Mattei : La cohérence est un des points sur lequel nous sommes très vigilants. Mes patrons du style y sont très attachés et c'est très important dans le brief des équipes. Pour le choix du thème de style nous avons un designer qui a remporté la compétition mais c'est un travail global du style Peugeot. Soixante personnes ont travaillé sur la 408 avec des dessinateurs PAO, modeleurs, designers graphiques, couleurs et matières. Les pièces très techniques comme les grilles de calandre et les feux sont dessinées par des spécialistes qui connaissent le potentiel de la technologie pour créer un style compatible avec la technologie et à coûts abordables.

Autoactu.com : C'est à l'Intérieur du véhicule avec le même tableau de bord que la 308 que la 408 a moins d'identité...

Pierre-Paul Mattei : Les voitures ont été co-conçues en mode programme. La 308 était la voiture lanceuse et on savait que la plus disruptive était la 408. Nous avons fait aux équipes création le brief de la 408 en leur demandant de faire une planche de bord qui reste compatible avec la 308. Nous avons anticipé une création de style pour que les équipes mettent le curseur au bon endroit.

Autoactu.com : Quelle est la part des pièces communes ?

Pierre-Paul Mattei : La planche de bord avec les mêmes pièces, le même écran. Le capot est identique. Il est dessiné à plat. Comme les ailes, les voies et le pare-chocs sont différents la perception est différente. Le pare-brise également est identique mais comme la voiture est plus haute, le pare-brise est plus haut et l'œil le voit différemment.

L'ancrage des suspensions, le train roulant, la plateforme, le réservoir, le radiateur, les renforts de portes, la tubulure de réservoir sont identiques. On peut aller très loin dans la valeur commune, jusque 80%.

Autoactu.com : Comment se passe la mise en œuvre de cette définition par programme ?

Pierre-Paul Mattei : Le manifeste de la 408 nous l'avons fait en 2015 et commencé à la dessiner fin 2017 début 2018. Nous avons eu un décalage important pour intégrer la voiture dans le programme.

Ce programme a demandé beaucoup de travail en amont parce qu'il y avait des communautés fortes pour faire des économies d'échelle. Ce sont des questions que l'on est obligé de se poser avant et quand on lance la compétition cela permet de briefer les designers.

Autoactu.com : Cela va-t-il pas à l'inverse de la réduction du temps de développement d'un véhicule ?

Pierre-Paul Mattei : Le temps intrinsèque se réduit. Entre 2018 et 2022 nous avons fait trois voitures en 4 ans : 308, 308 SW et 408. entre la co-conception, le dessin, le prototype, l'usine et les tests.

Autoactu.com : C'est vous qui faites l'ensemble du travail en amont ?

Pierre-Paul Mattei : Il y a trois phases de design : l'avant phase, la créativité et le style industriel pour aller dans le détail de chaque pièce avec le retour des fournisseurs.

Un responsable du design comme moi intervient au moment de la compétition de style et suit le style industriel. Il m'arrive quand c'est possible de commencer plus tôt pour partir lancé sur la compétition de style.

Dans ce programme, je suis arrivé à la fin du style en avance de phase au moment où on étudie les pièces communes et où on définit le puzzle.

Pendant le design 308 nous avons anticipé celui de la 408 pour que les deux travaillent en ping-pong.

```
= this.images.length){this.current = 0;} else {this.current++;}console.log('fin next ' +
this.current);}, update(val) {console.log('update ' + val);this.last = this.current; if (val < 0)
this.current = this.images.length; else if (val >= this.images.length) this.current = 0 }}" x-init="()
=> {$watch('current', (val) => {console.log('watch current ' + val); if(val < -1)
update(images.length + val); else if(val > images.length) update(val - images.length);});}">
```

← Actualité précédente : Le torchon brûle entre Citroën et son réseau d'agents

Actualité suivante : Mazda vise 25% à 40% de ventes électriques mondiales d'ici 2030 →