

Peugeot vise 50% des volumes du nouveau 5008 en version électrique

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

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Décliné du 3008, le nouveau 5008 en reprend l'ensemble des caractéristiques en y ajoutant deux "vraies" places de série au troisième rang sans sacrifier totalement le coffre. Peugeot lance le modèle d'abord dans sa version électrique avant deux offres essence avec hybridation légère et PHEV. Tous les modèles de la gamme seront d'ailleurs disponibles en version électrique d'ici la fin de l'année. Explications avec Jérôme Micheron, directeur produit Peugeot.

Tout comme le 3008, la génération précédente du 5008 a été un vrai succès, même si les volumes sont moindres. En tête de son segment en Europe, il s'en est vendu 40.000 en 2023 soit presque autant que la somme des volumes de ses deux poursuivants Skoda Kodiak (23.000) et Volvo XC90 (20.000). L'enjeu est de rééditer ce succès. Pour cela, les équipes Peugeot se sont concentrées sur l'amélioration de l'habitabilité et la perception statutaire du véhicule. *"Les clients 5008 sont des familles jeunes et qui veulent refléter leur statut social. Ils ont des attentes de fonctionnalités et de polyvalence"*, a expliqué Gaëtan Demoulin, directeur du projet lors d'une présentation. Les clients veulent des matériaux de qualité et se sentir valorisés. Ils cherchent aussi un vrai SUV pour son côté *"protecteur et apaisant"*.

"Nous sommes convaincu que la bonne façon de renouveler le 5008 est de pousser le concept un peu plus loin", a dit Yann Beurel, responsable de l'équipe design. *"Nous avons travaillé sur les proportions et*

l'équilibre. On voulait obtenir un objet qui soit à la fois dynamique et sécurisant."

Pour loger le supplément d'habitabilité, le véhicule a grandi (c'est aussi le cas du 3008, d'ailleurs) et mesure 4,79 m de long (15 cm de plus que le précédent) avec un empattement de 2,90 m (1,89 m en largeur, 1,69 m en hauteur). Son coffre en version 7 places permet d'embarquer deux bagages cabines grâce à une astuce qui utilise la profondeur en faisant basculer le plancher du coffre pour ranger verticalement les valises. Autre astuce avec un espace de rangement additionnel sous le rang 3 accessible depuis le coffre. Nouveau également, un dispositif qui facilite l'abaissement du siège rang 2 pour améliorer l'accès au rang 3. Les sièges du rang 2 ne sont pas tous identiques comme sur la version précédente mais dans une configuration 40/20/40. Au rang 3, les deux sièges sont de série sur tous les modèles et ne s'enlèvent pas. Ils sont donc mieux intégrés dans le véhicule et plus confortables.

Ce véhicule s'inscrit dans l'ambition de Peugeot d'être leader sur le marché des véhicules électriques en 2025. *"Nous en aurons les moyens avec la gamme la plus large de tous les généralistes"*, relève Jérôme Micheron, directeur du produit Peugeot que nous avons interviewé lors de la présentation du véhicule à la presse. La marque est ainsi engagée dans le développement systématique d'une version électrique sur chaque modèle grâce à une stratégie de plateforme multi énergie. Tous ses VUL sont désormais électrifiés et le déploiement se poursuit sur la gamme VP.

Autoactu.com : Pourquoi lancer délibérément les 3008 et 5008 d'abord en version électrique, vous ne craignez pas que les clients ne pensent plus à ces modèles s'ils veulent une version thermique ?

Jérôme Micheron : Non. Nous mettons le focus sur l'électrique volontairement pour affirmer une posture avec un déploiement accéléré sur la gamme 100% électrique. Nous aurons cinq voitures du segment C qui est le plus dynamique en Europe avec une offre 100% électrique : 308, 308 SW, 3008, 5008 et bientôt 408. Les e-208 et e-2008 sont leaders du segment B électrique en Europe. Nous sommes dans une course entre les nouveaux entrants et les constructeurs historiques. Nous avons la volonté de nous positionner avec une gamme électrique compétitive mais le client peut commander une version thermique mild hybride et hybride rechargeable. C'est la force de notre configurateur et du réseau pour pousser ces deux offres.

Autoactu.com : L'enjeu aujourd'hui ce n'est pas le développement du segment B ?

Jérôme Micheron : Il va y avoir un effet d'offre sur le segment B avec Renault et Volkswagen où nous allons défendre nos positions. En dynamique l'enjeu c'est la croissance du segment C. Il y a très peu d'offres de break en électrique et nous avons la 308, par exemple.

Autoactu.com : Quels sont vos objectifs de volumes ?

Jérôme Micheron : Nous ne communiquons pas nos objectifs de volume. Ce que l'on imagine est 25% de 208 en électrique, en France nous avons un niveau de commandes très élevé boosté par le leasing électrique. L'objectif est de 50% en électrique pour le 3008 qui a été lancé en France aux opérations portes ouvertes du 15 mars. Nous ouvrons les commandes de e-5008 à la fin du premier semestre pour une commercialisation au troisième trimestre 2024 et nous visons également 50% des volumes en électrique. Nous sommes dans l'exécution rapide de l'offre électrique qui sera achevée à la fin de l'année. Il nous reste à faire la 408.

Autoactu.com : On voit que les clients considèrent Tesla comme légitime sur le véhicule électrique beaucoup plus que les constructeurs traditionnels. Cela ne va pas être facile de gagner votre légitimité sur le véhicule électrique ?

Jérôme Micheron : Nous avons déployé une offensive importante avec des performances crédibles, une logique d'autonomie et le déploiement de capacités de recharge avec Free2Move. Avec notre garantie Allure Care, 8 ans et 160.000 km, nous venons donner des preuves pour les clients qui veulent basculer.

Autoactu.com : Beaucoup de marques développent des intérieurs "façon Tesla" avec écran central rassemblant toutes les commandes et pauvreté de l'équipement intérieur pour leurs véhicules électriques. Est-ce que vous pensez qu'on peut rester "traditionnel" dans l'habitacle des véhicules électriques ?

Jérôme Micheron : Nous ne sommes pas dans une logique traditionnelle sur nos intérieurs avec notre i-Cockpit. Nous assumons un écran panoramique flottant qui n'est pas dans la logique Tesla. Nous voulons garder un équilibre des commandes dans toutes les Peugeot avec nos raccourcis i-Toggles. Toutes les commandes ne sont pas dans l'écran. Nous suivons notre chemin sur les cockpits et nous voulons délivrer une sensation d'atmosphère chaleureuse avec les tissus et matériaux. Je suis convaincu qu'il ne faut pas d'écrans dans tous les sens et pas non plus un seul écran central. La raison d'être de l'i-Cockpit est de donner les informations utiles pour le conducteur dans son champ de vision. Nous cherchons le bon équilibre pour la taille de l'écran, sans les empiler.

Autoactu.com : Avec l'EV9 Kia propose un véhicule sept places avec un espace très généreux au troisième rang. L'inconvénient c'est que le véhicule mesure 5 m. Selon vous 5 m c'est trop ?

Jérôme Micheron : Nous proposons sept vraies places sans sacrifier le troisième rang et nous avons voulu garder un volume de coffre pour sept avec deux bagages en limitant la taille sur ces bases avec 4,79 m. Nous avons eu le souci de limiter la taille de la voiture et c'est un tour de force pour une voiture électrique avec 660 km d'autonomie.

Autoactu.com : Le 5008, c'est le véhicule le plus long de la gamme Peugeot ?

Jérôme Micheron : Nous allons chapeauter par le haut toute la gamme Peugeot avec ce grand SUV sept places. Peugeot est une marque européenne présente également en Amérique Latine et Asie Pacifique, 4,79 m nous semble une bonne taille pour un grand SUV électrique. Cette offre sera unique dans toute la gamme de Stellantis.

Autoactu.com : Vous proposez deux offres de batterie, est-ce qu'elles seront livrées par l'usine ACC de Douvrain ?

Jérôme Micheron : Nous lançons le véhicule avec une autonomie de 500 km celle de 660 km étant prévue d'ici la fin de l'année. Nous serons la première marque utilisatrice des batteries ACC dont la production de série vient de démarrer.

Autoactu.com : Vous avez des objectifs très ambitieux pour les versions électriques ?

Jérôme Micheron : Nous visons jusqu'à 50% des volumes en électrique sur 3008 et 5008. Quand on voit les volumes de Tesla Y et Model 3, nous pouvons prendre notre part.

Autoactu.com : Aurez-vous la légitimité ?

Jérôme Micheron : Sur ces véhicules, la valeur résiduelle est un point important puisque 50% des volumes sont des ventes flottes. C'est un élément clé de la performance des loyers. Nous avons de très bonnes VR, en forte hausse par rapport à la génération précédente avec au moins 3 à 4 points de plus selon les coteurs. Nous avons fait des progrès significatifs sur des VR déjà bonnes. Le yoyo de Tesla sur les prix et l'impact de la réparabilité font que les VR baissent. Vous ne pouvez pas démonter et réparer les batteries Tesla, nous pouvons démonter, ouvrir nos batteries et les réparer par zone. La légitimité se mesurera sur la durée et la question de la valeur résiduelle et de la réparabilité nous donne un bon argument.

Autoactu.com : Le 3008 démarre à 44.990 euros, quel sera l'écart pour le 5008 ?

Jérôme Micheron : Le 5008 sera naturellement positionné plus cher avec un écart de quelques milliers d'euros avec le 3008.

Autoactu.com : Que pensez-vous d'un éventuel report de l'échéance de 2035 ?

Jérôme Micheron : Chez Stellantis nous n'aurons que des véhicules électriques en 2030. Le 1er janvier

2025 nous serons prêts avec une offre 100% électrique pour toute notre gamme. Nous aurons également le mild hybride sur 208 et 2008 et bientôt 308 et 408, nous l'avons sur 3008 et 5008. Nous avons l'hybride rechargeable sur 308 et 408, sur 3008 et 5008. Nous sommes prêts.

← Actualité précédente : Industrie automobile en Europe, Luca de Meo tire la sonnette d'alarme

Actualité suivante : ZFE : le gouvernement désamorce la bombe sociale →