



2.0 HDi



Les quelque 350.000 grands monovolumes vendus chaque année en Europe ont incité PSA et Fiat à investir 650 millions d'euro pour assurer la production à Hordain dans le Nord de la France des quatre jumeaux : le 807, l'Ulysse, l'Evasion et le Phedra. Ce dernier a déjà été testé en mai 2003. La partie mécanique reste identique pour toutes les marques alors que seul le pavillon en alu sera commun pour la carrosserie.

Peugeot sort encore un excellent numéro avec le 807. Il est élégant et bien bâti. Les renseignements glanés chez les usagers des monovolumes des anciennes générations ont éclairés les ingénieurs français dans la conception de ce modèle. Les erreurs classiques (les reflets intempéstifs dans les miroirs extérieurs...) ont été évitées. La vie à bord a été facilitée par l'adoption de solutions éprouvées, la fixation des sièges arrière par exemple...

Peugeot a veillé à la sécurité passive du 807 : un arsenal d'airbags a été déployé, des ceintures "embarquées" sont prévues pour le siège central de la deuxième rangée et pour les sièges tout à l'arrière impliquant de facto un surcharge pondé-

rale des dits sièges qui deviennent impossibles à manipuler seul. À l'intérieur, les rangements sont nombreux parmi lesquels un mini frigo pour deux cannettes, une boîte à gants de quelque 18 litres, des emplacements pour des bouteilles de plus d'un litre, des tiroirs... Rappelons que le 807 obtient 4 étoiles sur 5 au classement EuroNcap.

Le constructeur français a revu l'affichage des informations de l'ordinateur de bord. Vous pouvez, enfin, garder sous les yeux, en permanence, des informations regroupées comme la consommation instantanée, les kilomètres disponibles sur le plein restant, deux autres totalisateurs partiels avec leur consommation moyenne associée, la température extérieure, l'horloge... Un écran disposé sur la colonne de direction regroupe les différents témoins de contrôle, le totalisateur kilométrique et un compteur partiel. Cet écran se meut avec le volant et reste donc



Monovolume

Prix du modèle testé :	27.410,00	€
TMC :	446,00	€
TR :	495,00	€

Autonomie : 80 litres = 850 km

positionné idéalement. Seule ombre au tableau : le témoin orange du régulateur de vitesses

se manifeste que celui-ci est utilisable. À quand un témoin unique, vert par exemple, qui indique que la cruise control est effectivement enclenché ?

Le 807 se démarque par le confort. Il est parfaitement suspendu et avale les kilomètres plus silencieusement que ne le faisait son prédécesseur. L'ESP veille discrètement à garder le train roulant dans ses rails. Le changement de vitesses est situé sur la console centrale. Cette position permet de libérer l'espace entre les deux sièges avant. Par contre la course du levier pourrait être diminuée pour une plus grande précision de conduite.

Le moteur HDi de 2.0 nécessite quelques passages à la vitesse inférieure lors de certaines reprises. La consommation est importante en comparaison des berlines



traditionnelles. 1700 kg ne se déplacent pas impunément. En ville, c'est le poids et les démarrages successifs qui condamnent le 807. Sur autoroute, c'est sa surface de pénétration dans l'air qui le pénalise. Par contre, à son avantage, le FAP (Filtre à Particules) aide à préserver l'environnement. Je vous en parlais déjà lors de l'essai de la 607. La consommation reflète aussi l'utilisation massive de la climatisation. Les températures extérieures aux alentours de 40° et l'ensoleillement l'imposaient.

Les grands monovolumes attirent une clientèle grandissante. Pourtant, les inconvénients de ces mastodontes de la route sont connus. Consommation importante due au poids et à la surface de pénétration dans l'air, tenue de route pénalisée par un centre de gravité rehaussé, masquage de la visibilité pour les véhicules qui suivent... Les avantages sont évidents. La vision de la route est panoramique, pour le conducteur et pour les passagers, ces véhicules acceptent un nombre de passagers important avec leurs bagages, dans des conditions de confort exceptionnelles...