Essai – Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline : La nouvelle qui a tout pour elle !

Elue récemment voiture de l'année 2014, la Peugeot 308 incarne le renouveau de la marque au lion et vise la concurrence allemande. Restait à vérifier les compétences de celle désignée comme étant la nouvelle référence du segment.

- 4 cylindres diesel, 1'560 cm^3
- 115 CV à 3'600 t/min
- 270 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 196 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.2 sec.
- Poids : 1'235 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'253 x 1'804 x 1'457
- Conso. mesurée : 6.3 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 95 g/km (A)
- dès CHF 34'800.-, modèle essayé: CHF 39'920.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

La Peugeot 308 fut, en quelque sorte, l'événement automobile français de l'année 2013 ! Il n'y a qu'à voir le nombre d'articles qui lui ont été consacrés dans la presse, alors même qu'elle n'était pas encore "essayable".

Elle représente le renouveau de Peugeot en termes de style et de standard qualité. A peine élue voiture de l'année 2014, elle n'a pas encore fini de faire parler d'elle. Une version SW (sportwagon) a été présentée au dernier Salon de Genève.

A l'extérieur

De face, la Peugeot 308 affiche un caractère inédit, à tel point qu'au premier coup d'œil, on ne détecte pas immédiatement à quelle marque elle appartient. Certes, sa face avant présente plusieurs similitudes avec la 2008, à la différence près que pour cette dernière, je n'ai jamais douté qu'il s'agissait d'une Peugeot !

Les lignes de la 308 sont fluides tout en préservant le dynamisme auquel Peugeot nous a toujours habitués. Les phares avant présentant une cassure inférieure, me font penser eux récentes Seat Ibiza et Leon. L'arrière respecte plus les codes stylistiques déjà vus de la marque avec des feux semblables à la 208, bien que plus généreux. La cambrure au niveau des ailes arrière, se prolongeant à la fois sur les portes et sur les feux, est également une similitude heureuse avec la 208. Les jantes en alu 17' (de série sur la finition Féline) se marient bien avec le gabarit de l'auto. Enfin, les passages de roue sont discrets grâce à une garde au sol bien calculée donnant un aspect sportif à cette mouture qui de par sa configuration se veut plutôt chic.

La ligne générale se veut plus consensuelle, rappelant même l'indéboulonnable VW Golf sous certains angles. Fini le moitié-moitié (moitié monospace-moitié berline) de la 308 de la génération précédente. La nouvelle venue se veut plus statutaire, démontrant avec affirmation la stratégie de Peugeot inaugurée avec la 208, visant à être un acteur clé du marché « premium ».

A l'intérieur

Aussitôt assis, aussitôt bluffé ! Voici la première impression que donne l'intérieur ultra moderne de la 308. Le tableau de bord est d'une excellente présentation en plastique moussé et doté d'un large écran tactile du plus bel effet. Celui-ci, orienté vers le conducteur, est entouré de bouches d'aération au design futuriste. La quasi-totale absence de boutons étonne également et confère à l'ensemble un aspect épuré qui repose l'esprit, bien loin de ce que proposait sa devancière.

Le ciel de toit et les montants blancs rendent l'habitacle lumineux, ce même lorsque le rideau du toit panoramique est en place. Les sièges tendus de cuir et à réglages électriques mémorisables sont d'excellentes facture. L'espace aux jambes à l'arrière impressionne ; un gabarit de 1.80m peut aisément prendre place derrière son homologue, ayant comme seul éventuelle gêne la tête venant frôler le toit dans les bords. Le coffre lui, offre un volume record de 470 litres, dépassant celui de la Golf VII de 90 litres !

Si les éloges pleuvent au premier regard, lorsqu'on y regarde de plus près, quelques rares matériaux ne sont pas à la hauteur du reste. C'est le cas de la généreuse façade centrale située sous l'écran LCD, constituée de plastique dur sonnant creux, dommage. A l'utilisation, certains détails m'agacent également : j'aurais aimé pouvoir afficher l'heure et la température dans le cadran central de l'OBD, surtout que de nuit, il est parfois appréciable de rouler avec l'écran LCD éteint (on est alors privé de ces informations). De même, lorsque j'ai décidé de rouler avec l'écran éteint mais qu'il se rallume lorsque je modifie un réglage, celui-ci n'a pas l'intelligence de s'éteindre après quelques secondes. Il faut donc retourner dans le menu des réglages pour l'éteindre à nouveau, ce qui est franchement gênant. Le jumelage Bluetooth n'aura malheureusement jamais fonctionné avec mon iPhone pourtant récent. Défauts de jeunesse ? Espérons qu'une mise à jour du système vienne corriger ces défauts…

Au niveau équipement, la version Féline ici testée (au prix de base de CHF 34'800.-) est la plus chic et donc la mieux dotée de série. Voici les principaux équipements la distinguant du modèle de base (CHF 20'900.-) : frein de stationnement électrique/automatique, capteurs de parking AV/AR, rétroviseurs rabattables électriquement, accès sans clé, toit panoramique vitré, climatisation automatique bizone, régulateur de vitesse avec régulation active de la distance, écran tactile avec navigation, projecteurs 100% LED, et sièges chauffants à

réglages électriques. A cela viennent s'ajouter les options listées en fin d'article.

Sous le capot

Dès le lancement, ce ne sont pas moins de trois motorisations essence (82, 125 et 155 CV) et deux diesel (92 et 115 CV) qui sont disponibles. C'est le 4 cylindres diesel de 115 CV qui équipe notre exemplaire d'essai. Doté d'un couple de 270 Nm à 1'750 tr/min, il devrait livrer de bonnes prestations compte tenu du poids de l'auto, ce que je vérifierai ensuite. La 308 est équipée de série du système Start-Stop, toujours très pratique en ville. Très bien étudié ici, le système coupe déjà le moteur dès que l'on se trouve au point mort et que la vitesse descend en-dessous de 20km/h.

Au niveau consommation, j'ai relevé une moyenne de 6.3 l/100km sur un parcours mixte, contre 5.2 sur l'autoroute. C'est une consommation qui peut paraître plutôt élevée en regard de sa cylindrée et du fait qu'il s'agisse d'un diesel, mais elle reste somme toute dans la bonne moyenne en utilisation réelle. A noter encore qu'un tout nouveau 3 cylindres essence de 130 CV va être disponible sous peu (1.2 e-THP 130 PureTech) et que ce moteur a battu le record de consommation d'essence, à savoir 2.85 l/100km !

Au volant

Après avoir lu tant d'éloges à propos du châssis de la 308, il me tardait d'en prendre le volant, tout en restant le plus objectif possible. Et je dois dire que sur ce point, Peugeot frappe très fort ! Certes, la configuration particulière du tableau de bord nécessite un petit temps d'adaptation, le volant étant indéniablement plus bas qu'à l'accoutumée. Mais il est également beaucoup plus petit ce qui a pour effet d'occasionner moins de mouvements de bras et donc un maniement plus aisé notamment en conduite sportive ! En d'autres termes, pour un diamètre de braquage et une résistance identiques, vos bras le feront tourner plus rapidement. C'est donc de manière « naturelle » si je puis dire, que la 308 nous invite à hausser le rythme dès que l'occasion se présente. Et il me tient si bien en main que j'en oublie que la direction n'est pas très communicative. Elle est également trop asservie à mon goût, mais a le mérite de rendre l'auto très

maniable en ville, en dépit d'une visibilité arrière médiocre. A noter que le nouveau break 308 SW présente de série un mode Sport permettant de durcir la direction.

La tenue de route est excellente tant et si bien que l'intervention de l'ESP sur le sec est rare. Petit défaut néanmoins – qu'il faudra corriger sur la version GTI – lorsqu'on désactive celui-ci, il se remet en fonction automatiquement à partir de 55 km/h… La prise de roulis est présente mais ne gâche en rien le plaisir de la mener à la limite. Le sous-virage est quasiment absent, le train avant est à la fois léger et très incisif. Même si Peugeot n'a rien à apprendre de personne en ce qui concerne la mise au point d'un châssis, la marque enfonce encore le clou en livrant une auto au châssis hyper abouti tout en conservant un bon niveau de confort puisque les suspensions absorbent très bien toutes les aspérités de la route, ce à n'importe quelle vitesse.

La boîte bénéficie d'un guidage ultra précis même si sa commande est un peu dure surtout sur les deux derniers rapports. Et le moteur alors ? Aidé par le poids contenu de l'auto (1'235 kg), compte tenu de sa puissance modeste, il délivre de bonnes prestations entre 1'800 et 3'000 t/min. Il faut donc changer souvent de vitesses si l'on veut rester dans la zone de couple. Le moteur étant creux en-dessous de 1'500 t/min et la boîte assez longue, il faut oublier la 4ème en ville où la relance est impossible, et la 6ème n'est clairement pas de mise en-dessous de 90km/h. Au niveau sonorité, il ne s'agit clairement pas d'un bloc silencieux, mais étonnamment – et heureusement – son timbre rauque ferait croire à un moteur essence !

Au niveau comportement, j'ai donc été conquis. Le moteur n'est clairement pas à la hauteur du potentiel du châssis, mais ce n'est pas le but de cet exemplaire qui se veut plus économe et chic que sportif. En attendant les versions GTI et R, il existe déjà sur le marché une version essence 1.6 de 155 CV (moteur testé dans la 208 XY et la DS3 Cabrio), qui devrait logiquement se présenter comme un bon compromis pour tout adepte de conduite active.

Verdict

La 308 est-elle une nouvelle référence dans le milieu des compactes polyvalentes ? Oui, indéniablement ! Et sur de nombreux points, elle soutient sans problème la

comparaison avec ces concurrentes allemandes. Même si l'écran LCD tactile répond au doigt et à l'œil, il reste encore quelques petits défauts d'utilisation mais qu'on lui pardonnera volontiers au vue de ce que Peugeot a osé développer, c'est-à-dire un poste de conduite presque totalement dépourvu de boutons.

Mais ce que je retiendrai avant tout, c'est que par rapport à ses devancières, elle fait un énorme pas en avant. Dotée d'une plastique attrayante, d'une excellente habitabilité, d'un châssis hors-norme et d'une présentation intérieure moderne et bien finie, la 308 est à mon sens, une auto à considérer absolument pour tous ceux qui s'orientent dans cette catégorie de véhicule. A essayer sans hésiter !

Prix et options – Peugeot 308 1.6 e-HDi FAP 115 CV Féline

Prix de base : CHF 34'800.-

Peinture nacré : CHF 1'000.-

Cuir Nappa Club Claudia Noir Mistral : CHF 1'500.-

Surveillance d'angles morts : CHF 400.-

Caméra de recul : CHF 300.-

Roue de secours galette : CHF 720.-

Pack Navigation 2 : CHF 400.-

Pack Cuir Nappa Plus : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 39'920.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline.

A lire aussi

Essai – Peugeot 208 XY : Glam, chic and juicy

Essai – Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

Essai – Peugeot 208 GTI : Le lion est bel et bien vivant !

Premier contact – Peugeot 2008 : Elegant et urbain

Premier contact – Peugeot 208 GTI : Le retour d'un sacré numéro ?

Essai – Peugeot 508 RXH : L'hybride en mode baroudeur familial de luxe

Essai – Peugeot 4008 : Premium, mais pas trop

Essai – Peugeot 208 : La renaissance du lion

Essai – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Essai – Peugeot 508 SW GT : Une lionne d'Outre-Rhin ?

Premier contact – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai – Peugeot RCZ : L'élégance à la française

Présentation – Peugeot Exalt

Economie – Déjà 10'000 Peugeot 208 GTI produites !

Nouveauté – Peugeot 108

Nouveauté – Peugeot 308 SW

Présentation – Peugeot 308 R Concept

Nouveauté – Peugeot RCZ-R

Nouveauté – Peugeot 308

Nouveauté – Peugeot RCZ

Sport Auto – Peugeot 208 GTi Racing Experience

Présentation – Peugeot 2008

Genève 2012 – Peugeot 4008

Genève 2012 – Peugeot 208

Genève 2012 – Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208

308
W.A.Y.

ZH·789452
W.A.Y.

W.A.Y.

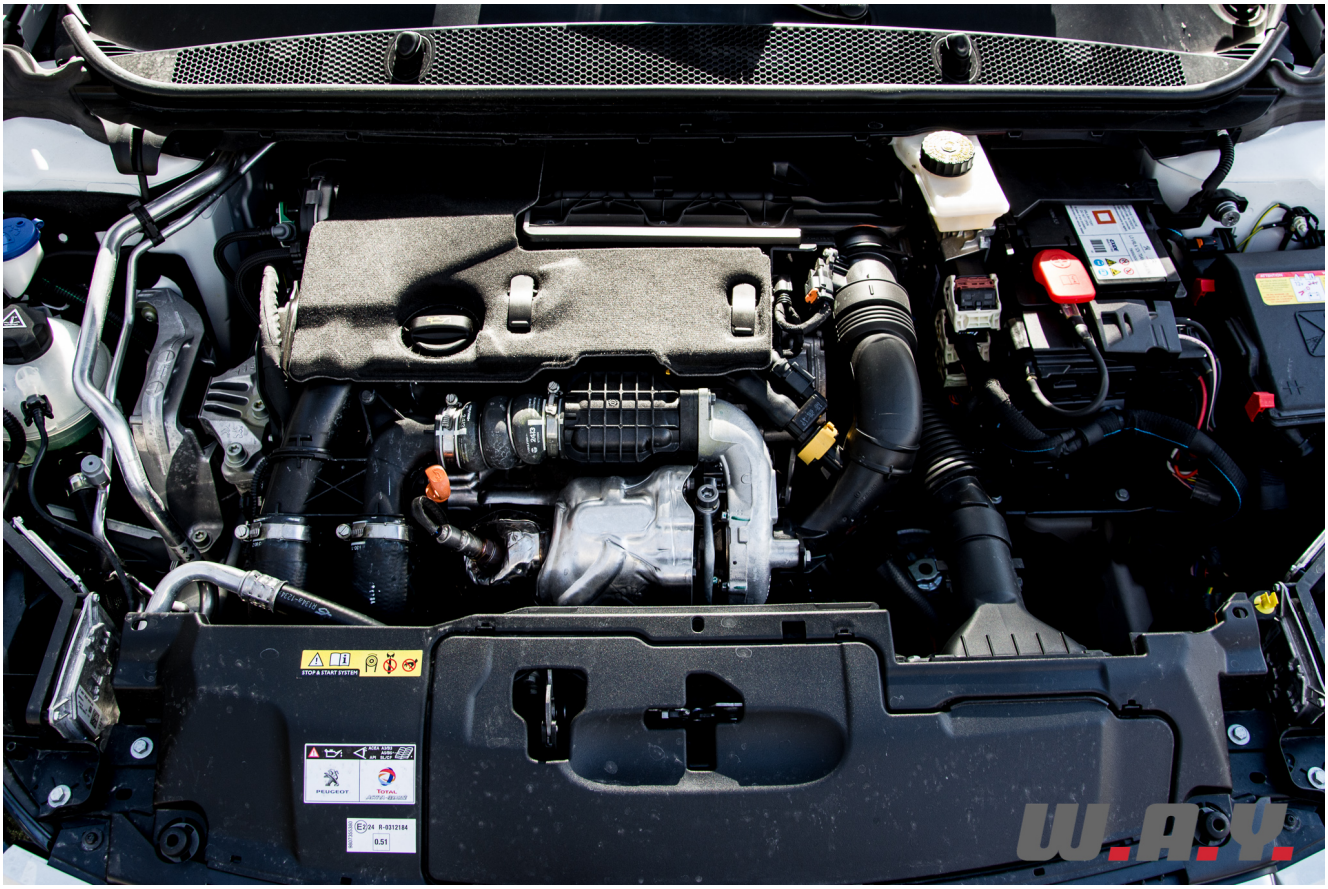
W.A.Y.

8°C
CLE SOUL
11:45
21.0
22.5
AUTO
A/C

8°C
JABBERWO
21
A/C 22.5
11:45
Initialisation sous-gonflage
Aide au stationnement
OFF
Infos Trajet 2
36 km/h
5.8 l/100
3 km
Reset
Temps inter-véhicule
Surveillance d'angles morts

8°C
21
A/C 22.5
11:46
ROUGE FM
ROUGE FM - BONNE ECO
Mémoire
Source
FM Radio
106.50 MHz
RDS
DAB FM
TXT

8°C
ILDSTARS
21
A/C 22.5
11:46
50 m
395 m
FERME DE L'ABBAYE
ROUTE CANTONALE(BUSSIGNY-PR


STOP & START SYSTEM
PEUGEOT
TOTAL
W.A.Y.

Cruise PAUSE
--- km/h
0 km/h
003013 km
207.6 km
W.A.Y.

ZH·789 452
W.A.Y.

ZH·789 452
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·789 452
W.A.Y.

PEUGEOT
ZH·789 452
W.A.Y.

PEUGEOT

W.A.Y.

PEUGEOT
308
ZH·789 452
W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

START
STOP

W.A.Y.

ZH·789 452
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·789 452

ZH·789 452

PEUGEOT
308
ZH 789 452
W.A.Y.