Essai – Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

Auréolée du titre de Voiture de l'Année 2014, la Peugeot 308 est née sous une bonne étoile. Alors que la berline nous avait fait forte impression, il est temps que nous nous attardions sur le break « SW » le temps d'un essai.

- 3 cylindres essence, 1'199 cm^3
- 130 CV à 5'500 t/min
- 230 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 205 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 1'265 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'585 x 1'804 x 1'472
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 113 g/km (B)
- dès CHF 30'000.-, mod. essayé: CHF 41'250.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Depuis 40 ans et la 304, Peugeot a pris l'habitude de décliner ses compactes en break. Et à chaque fois le succès est au rendez-vous ! Bien que ne changeant pas de « numéro », la nouvelle 308 n'a plus rien à voir avec les 307 SW et 308 SW « Phase I » qui lorgnaient allègrement du côté des monospaces de part leur architecture et leur modularité.

La nouvelle Peugeot 308 SW revient aux fondamentaux du break en y ajoutant à la fois du style, une touche de « premium » dans la présentation et inaugurant une nouvelle ligne de motorisations.

A l'extérieur

Plus longue de 330 mm que la berline dont elle dérive, parmi lesquels 110 mm se concentrent sur l'empattement, la Peugeot 308 SW marie parfaitement le style avec le fonctionnel.

De sa sœur « châssis court », la SW reprend bien évidemment la face avant qui, avec ses projecteurs Full LED, n'est pas dénuée de personnalité et affirme un côté statutaire de bon aloi. Les flancs très sobres accueillent un pli de carrosserie qui court des poignées aux feux arrière. La ligne de toit fuyante et les surfaces vitrées au trait ascendant rendent le profil très dynamique. Par ailleurs, le chrome entourant les vitrages répond aux barres de toit en aluminium, au demeurant parfaitement intégrées. L'arrière et ses rondeurs est massif, pour ne pas dire pataud suivant l'angle de vue, mais inspire la robustesse. Il est juste égayé par des feux de grande taille qui débordent largement sur les ailes. Dommage qu'ils perdent au passage leur signature à griffes si originale de la berline.

Globalement, il faut bien avouer que cette 308 SW a une belle présence, accentuée avec la robe « Brun Rich Oak » de notre exemplaire d'essai et ses jantes 18'' « Saphir ». Peugeot veut se repositionner sur le « premium » et honnêtement, ils y sont !

A l'intérieur

L'allongement de l'empattement et du porte-à-faux arrière bénéficie immédiatement aux passagers et au coffre. Ce dernier, en configuration 5 places

et tablette en place offre 610 litres utiles. La 308 SW prend la deuxième place de la catégorie sur ce critère, derrière la Honda Civic Tourer. A l'aide des deux poignées intégrées dans les parois du coffre, la banquette se rabattra d'un seul geste et offrira un volume de chargement de 1'660 litres.

Cinq passagers prendront aisément place à bord de cette 308 SW. Et pour une fois, la présence d'un toit panoramique vitré et son volet électrique n'empiète pas sur la garde toit pour les occupants arrière. Bon point ! Le confort des sièges avant et le maintien offerts sont de premier ordre. La banquette pourrait cependant être un peu plus sculptée afin de proposer une meilleure tenue, surtout lorsque le conducteur adopte une conduite plus dynamique.

« Réduisez la taille du volant, surélevez les compteurs et relevez la tête, et surtout faites place nette ». Voilà, selon la pub, la recette appliquée par les designers pour créer le « i-cockpit » qui fut lancé sur la 208. Rien ne change sur la 308 SW : petit volant, instrumentation haute, console centrale épurée au strict minimum que surmonte un écran multifonctions de grande taille. Comme nous l'avions déjà constaté, la position de conduite idéale demande quelques ajustements, notamment pour trouver le réglage adéquat entre le siège et le volant pour que sa couronne n'empiète pas sur les compteurs. C'est une ergonomie certes particulière mais à laquelle on se fait très vite ; à tel point que revenir dans une auto avec un « grand cerceau » redemande un temps d'adaptation.

Les progrès constatés dans la finition et l'agencement sur la 308 berline sont bien évidemment au rendez-vous dans le break SW. La planche de bord épurée fait la part belle aux plastiques moussés et satinés, alors que sur les contre-portes le synthétique côtoie le cuir. Là aussi Peugeot rend une copie parfaite, à quelques encablures des leaders allemands.

Le niveau de finition « Féline » dont jouit notre modèle d'essai est particulièrement bien doté. A titre d'exemple, le « Pack Driver Assistance » (freinage automatique d'urgence, régulateur de vitesse adaptatif et signal d'alerte de distance de sécurité) est de série.

L'écran central regroupe toutes les commandes secondaires que sont la climatisation, la radio, le GPS et le téléphone. Il permet également d'activer ou non certaines assistances. Si le système est très intuitif à l'utilisation et bien

pensé, sa réactivité laisse un peu à désirer.

Sous le capot

Peugeot propose une large palette de motorisations sur sa 308 SW ; en essence deux blocs 1.2 l. de 110 et 130 CV et le désormais traditionnel 1.6 l. de 155 CV. Chacun de ces blocs est au choix accouplé à une boîte de vitesses manuelle 6 rapports (5 pour le 110 CV) ou automatique EAT6, récemment découverte sur la nouvelle 508 (sauf pour le 110 CV). Du côté des diesel, deux propulseurs : un 1.6 l. de 120 CV et un 2.0 l. de 150 CV. Si le premier ne s'accouple qu'à la boîte manuelle 6 vitesses, le second laisse le choix entre manuelle et automatique.

Nous avons donc hérité de ce nouveau bloc 3 cylindres turbo baptisé « e-THP 130 ». D'une cylindrée de 1'199 cm3, il développe une puissance totale de 130 CV à 5'500 t/min et un couple respectable de 230 Nm à 1'750 t/min. Si la chasse aux émissions de CO2 et le downsizing sont désormais inévitables pour les constructeurs généralistes au risque de tuer l'agrément, Peugeot a réussi le tour de force de proposer un moteur qui déborde de vitalité. Souple dans les bas régimes, toujours volontaire plus haut dans les tours, il se joue des 1'265 kg de notre break avec facilité. Mieux encore, il se montre silencieux à l'usage et surtout exempt de vibrations. Ford et son 1.0 l. Ecoboost ont de quoi trembler !

En outre, le « Pack Dynamic » en option (CHF 800.-), agit comme un mode « sport ». Son action se caractérise par l'éclairage rouge de l'instrumentation. La direction se durcit, l'accélérateur devient plus direct et surtout un amplificateur de son entre en action. Ce dispositif intensifie le bruit du moteur avec quelques accents de Flat 6 d'une Porsche, sans jamais devenir désagréable. Génial !

En termes de consommation, on sera bien entendu au-delà des 5 l./100 km annoncés. En conduite sportive, il faut compter autour de 9 l./100 km alors qu'en conduite coulée vous serez aux alentours des 7 l./100 km, voire facilement en-dessous sur les longs trajets à vitesse stabilisée. J'ai mesuré une moyenne de 7.4 l./100 km à la pompe sur les 2'600 km de mon essai. Ca reste très honnête en regard des prestations offertes.

Au volant

Reposant sur la plateforme modulaire EMP2 lancée sur la Citroën C4 Picasso, la mutation de berline à break pour la 308 fut grandement simplifiée pour surtout ne pas perdre les qualités dynamiques unanimement reconnues du modèle. En outre, cette plateforme a permis de gagner 70 kg par rapport à la précédente 308 SW. 70 autres kilos ont été gagnés sur divers éléments de la voiture, dont le capot et les ailes réalisés en aluminium ou le hayon en matériaux composites. Au final, la 308 SW affiche un poids de 1’265 kg sur la balance, on l’a vu. C’est par exemple 100 kg de moins qu’une VW Golf Variant à puissance équivalente (1.4 l. TFSI 140 CV).

Nous retrouvons donc une auto souveraine sur la route. Exacerbée par le petit volant, la direction demeure précise et remonte les informations à la perfection. L’équilibre et la stabilité sont en plus magnifiés par l’empattement allongé, sans toutefois perdre en agilité du fait de réglages spécifiques de l’essieu arrière. Le train avant tranche comme un rasoir et on se surprend à enfiler les virages à rythme très soutenu avec un arrière qui enroule les courbes sans broncher. C’est un réel bonheur ! L’élasticité du bloc e-THP 130 permet de relancer avec vigueur en sortie de courbe ou sur autoroute pour une manœuvre de dépassement. Le mode « Sport » ajoute encore de la réactivité pour un agrément qui ne dénature en rien l’excellente homogénéité de notre break, bien au contraire. Et même mené à bon train, le freinage répond toujours présent même si en cas de fortes sollicitations un très léger fading a été constaté.

L’amortissement est bien entendu calibré au poil, ni trop souple ni trop ferme, garantissant un confort de premier ordre tout en maîtrisant parfaitement les mouvements de caisse. La 308 ne craint pas les longs parcours.

En ville, rouler sur les rapports supérieurs est aisé tant que l’on maintient un régime au-dessus de 1’500 t/min. Douces et précises, les commandes concourent également à l’agrément. La boîte de vitesses manuelle à 6 rapports exploite parfaitement les ressources du moteur. Lors de la présentation de la nouvelle 508, nous avons eu l’occasion également de parcourir quelques kilomètres au volant de la 308 e-THP 130 équipée de la nouvelle boîte de vitesses automatique EAT6. Et le résultat vaut réellement le détour. Gagnant en confort et douceur en conduite coulée, l’ensemble moteur/boîte se montre encore plus vigoureux en conduite dynamique grâce aux palettes au volant et la rapidité des passages de

rapports en mode manuel. Des prestations qui n'ont rien à envier aux concurrentes de la 308 qui se font passer pour des (pseudo-)sportives !

Verdict

C'était attendu, mais la version SW de la Peugeot 308 enfonce encore un peu plus le clou et confirme le statut de référence du segment qu'a conquis la Lionne. Avec une présentation soignée, un style très valorisant, des prestations de premier ordre, des motorisations plaisantes et un châssis absolument fabuleux, la 308 n'a pas usurpé son titre de Voiture de l'Année 2014. En pinaillant, les plus retors pourront lui reprocher une position de conduite idéale difficile à trouver… Mais c'est vraiment chercher la petite bête. Pour le reste, la 308 SW ravira les pères de famille qui apprécient une auto facile à vivre et plaisante à conduire. Foncez !

La Peugeot 308 SW se négocie à partir de CHF 25'600.- (e-THP 110 CV). Comptez CHF 34'700.- en tarif de base pour la finition « Féline » ici essayée et ajoutez CHF 1'500.- pour la version à boîte automatique.

Prix et options – Peugeot 308 SW e-THP 130 "Féline"

Prix de base : CHF 34'700.-

Jantes aluminium 18'' « Saphir » : CHF 600.-

Peinture métallisée : CHF 750.-

Système hifi DENON : CHF 800.-

Pack navigation 4 : CHF 600.-
(GPS, disque dur Jukebox 6.9 Go, prises USB, lecteur CD, Peugeot Connect SOS et Assistance)

Pack Dynamic : CHF 800.-
(Eclairage du combiné en rouge, accéléromètre et infos moteur, Peugeot Active Sound System, calibrage sport de la direction et l'accélérateur)

Pack Cuir Nappa Plus : CHF 2’300.-
(Garnissage des sièges en cuir Nappa à réglage électrique, chauffants et massants, fonction mémoire, surtapis)

Pack Safety : CHF 700.-
(Assistant de parcage, caméra de recul, surveillance des angles morts)

Prix TOTAL : CHF 41’250.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 308 SW ainsi qu’au garage Peugeot BYmyCAR Acacias à Genève pour la logistique.

A lire aussi

Premier contact – Nouvelle Peugeot 508 : Toujours convaincante, mais…

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

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

Nouveauté – Peugeot 308 GT

Présentation – Peugeot Quartz

Nouveauté – Peugeot 208 GTi 30th

Nouveauté – Peugeot 508

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

ZH 503 203
W.A.Y.

PEUGEOT
W.A.Y.

PEUGEOT
ZH 503203
Sortie
W.A.Y.

W.A.Y.

DENON

DENON

SPORT
START
STOP

PEUGEOT

Limit PAUSE
120 km/h
DYNAMIC
POWER 0 hp
BOOST 0.0 bar
TORQUE 0 N.m
Limit PAUSE
120 km/h
DYNAMIC
0.0g
0.0g

ZH 503 203
W.A.Y.

ZH 503 203
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·503 203
www.peugeot.ch
W.A.Y.

DENON

SOS

W.A.Y.

24°C
RTS-1ERE
19:11
20.0
AUTO
A/C
20.0

24°C
RTS-1ERE
20
AUTO A/C 20
19:11
Initialisation sous-gonflage
Aide au stationnement
Infos Trajet 1
7.6 l/100
346 km
54 km/h
Temps inter-véhicule
Surveillance d'angles morts
Reset

24°C
20
AUTO A/C 20
19:11
La 1ere
La 1ere - Paradiso: La 19e edition du festival
Source
FM Radio
91.20 MHz
Mémorisé
RDS
TXT
TA

24°C
iso: La
20
AUTO A/C 20
19:11
Satellites visibles :
12
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·503 203
W.A.Y.

PEUGEOT
308
ZH·503 203
W.A.Y.

ZH 503 203
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 503 203
W.A.Y.

ZH 503 203
W.A.Y.

W.A.Y.