

Essai - Peugeot 308 Berline GT Pack Hybrid : De jolis crocs et des griffes de velours

Peugeot assume son identité sauvage en montrant les crocs et en sortant les griffes. Cette troisième génération de 308 voudrait bien manger toute crue la concurrence en montant en gamme aussi bien en qualité perçue qu'en technologie, mais aussi en tarif. Alors, au moment de faire son choix entre des allemandes et cette française qui aiguisé ses crocs, qu'est-ce qui pourra faire pencher la balance d'un côté plus que de l'autre ? C'est en parcourant nos villes et nos routes suisses que nous allons essayer d'apporter quelques éléments de réponse.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'598 cm³
- 225 ch à 5'500 t/min
- 360 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'775 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'367 x 1'852 x 1'441
- Conso. mesurée : 7.23 l/100km
- Emissions CO₂ : 33 g/km (A)
- dès CHF 46'600.-, mod. essayé : CHF 51'500.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

Dans le cadre de la refonte de sa gamme, Peugeot s'est maintenant attaqué à la 308. Cette troisième génération débarque avec fracas dans le monde de l'électrification mécanique en proposant, dès son lancement, deux modèles hybrides rechargeables. Ils partagent les mêmes éléments, à savoir le quatre cylindres 1,6 PureTech, un moteur électrique de 110 ch et une batterie de 12,4 kWh. La différence provient de la puissance délivrée par la partie thermique, 150 ou 180 ch.

Saluée dès sa sortie pour la qualité et la modernité de son contenu technologique, elle devrait être un succès. D'ailleurs, nous le voyons depuis son lancement, les ventes se portent bien. Néanmoins, la concurrence est rude sur ce créneau. Disponible en deux niveaux de puissance, 180 et 225 ch, pour répondre aux attentes des clients, nous essayons aujourd'hui la plus puissante. Voyons, à l'usage, les atouts de cette association thermique et électrique.



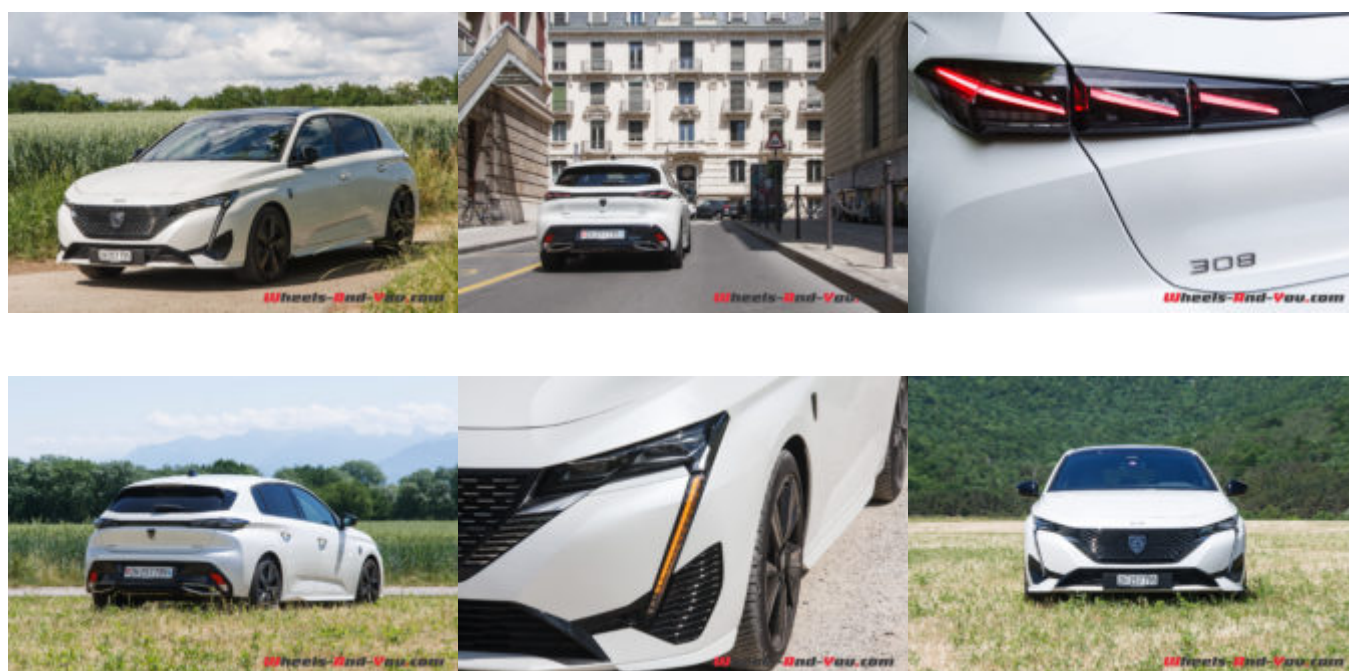
A l'extérieur

La face avant est des plus agressives, grâce à ces feux Matrix à LED effilés qui tirent vers la calandre avec, au centre, le nouvel emblème justement inauguré sur cette 308. Les feux de jour en forme de crocs donnent à cette lionne une férocité que seul Peugeot est visuellement capable d'offrir. Dommage, j'y vois plus une tête de vipère que de féline, mais cela reste très esthétique.

De profil, bien campée sur des jantes 18 pouces en étoiles cinq branches, elle voit son capot plus long et plus bas lui donner une allure tendue vers l'arrière, comme prête à bondir. Cette ligne dynamique faite de traits saillants associée à ce coloris

blanc nacré avec des touches noir brillant la positionne dans la catégorie des compactes élégantes. Le nouveau logo est repris sur les ailes avant sur les finitions GT et GT Pack.

A l'arrière, les ailes larges et musculeuses en imposent. Sur le toit, un large becquet s'étire sur une petite lunette en verre foncé. Un coffre bombé avec, de part et d'autre, des feux arrière en forme de griffes teintées noir, se rejoignant via un bandeau non lumineux, forment une ceinture. Le bas du pare-chocs laqué noir intègre les feux de recul, les antibrouillards et deux grandes fausses sorties d'échappement chromées dont on aurait pu se passer, esthétiquement parlant. Néanmoins, cette poupe inspire sportivité, solidité et dynamisme.



A l'intérieur

Sobriété, qualité des matériaux et innovations technologiques sont les mots qui me viennent en pénétrant dans cet intérieur. On sent que le constructeur français a travaillé pour monter en gamme et l'influence de la concurrence allemande se retrouve à l'intérieur.

Le cuir de qualité des sièges chauffants ici de teinte bleue, les plastiques moussés, la feutrine et autres textures différentes au toucher agréable montrent combien cet habitacle tend vers le luxe. Mais ce qui fait la différence avec les autres marques, c'est l'i-Cockpit. Il se compose d'un volant compact, d'un combiné tête haute et d'un grand écran tactile haute définition de 10 pouces

tourné vers le conducteur. Il permet d'accéder aux fonctions de l'auto telles que la climatisation, la radio, le GPS, les informations de conduite avec tous ses paramètres. Le fonctionnement est rapide et intuitif.

Sur notre voiture en finition GT Pack, l'écran est complété d'une grande ligne de tuiles tactiles nommées i-Toggles. Ils permettent un réel confort dans l'utilisation de l'info-divertissement avec un accès rapide au menu personnalisé. Pour voir les compteurs, il faut régler le volant assez bas. D'ailleurs, à partir de la finition GT, l'écran passe à la 3D, ce que nous avons sur notre modèle. Les informations affichées sont totalement personnalisables.

Un toit ouvrant électrique et panoramique illumine cet intérieur. Les places arrière sont confortables et le coffre, bien que plus petit que sur les versions à moteur uniquement thermique, offre 361 litres de capacité.



Sous le capot

Notre 308 Hybrid dispose du connu quatre cylindres essence 1.6 PureTech de 180 ch associé à un moteur électrique de 110 ch placé en amont d'une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. Cette combinaison délivre une puissance cumulée de 225 ch avec un couple maximum de 360 Nm.

L'autonomie en tout électrique est donnée pour 59 km selon le cycle WLTP. Dans la réalité, je peux parcourir 48 kilomètres sur un parcours mixte montagneux, ce qui est respectable. Nul doute qu'en ville, les 55 kilomètres sont réalisables.

La propulsion électrique est assurée par une batterie de 12,4 kWh qui se recharge entièrement en 7 à 8 heures sur une prise domestique standard, 4 heures sur une prise renforcée en 16A à 3,7 kW. Notre modèle n'en est pas équipé, mais je recommande de prendre l'option recharge via un chargeur 7,4 kW en 32A qui passe la recharge à 1h30.

La consommation en tout électrique est de 20,5 kWh, en hybride à 4,1 l/100km et 10,1 l/100km avec le moteur essence exclusivement, paramétré avec une petite récupération d'énergie. A la vue de ces chiffres, on comprend vite qu'il conviendra de recharger quotidiennement.



Au volant

L'i-Cockpit 3D sous les yeux, correctement installé dans des sièges pas trop fermes comparativement aux allemandes, je démarre en silence cette 308 Hybrid. Les premiers mètres se font en électrique. Le couple instantané permet un départ vif, linéaire et sans à-coups. La transmission EAT8 est douce et fluide. Les rapports s'enchaînent. Vers 25 km/h, en mode Hybrid, le moteur thermique se met en route. Les accélérations sont franches mais je n'ai pas l'impression d'avoir vraiment 225 ch. C'est certainement dû au poids conséquent de la voiture. presque 1'800 kg, cela commence à faire beaucoup pour cette catégorie.

Néanmoins, ce petit volant avec sa précision dans la direction permet des changements de cap nets et au cordeau. Le châssis est réglé confort, mais reste sportif malgré cet embonpoint que l'on ressent surtout dans les freinages. Un freinage qui n'est pas des plus agréables, avec cette pédale du milieu qui manque de franchise et cette régénération qui « pollue », la rendant inconsistante. La gestion entre freinage par friction et freinage régénératif est vraiment à revoir. Par ailleurs, si vous voulez récupérer encore plus d'énergie, il faut réactiver à chaque démarrage l'option « Brake ». C'est fastidieux lorsque l'on est en ville et que l'on s'arrête souvent.

C'est le seul point à revoir car rouler en ville est un plaisir, cette nouvelle 308 braque super bien avec un rayon de 10,51 mètres. Les aides à la conduite et aux manœuvres sont un support indéniable pour rendre la vie facile en milieu urbain. Par temps de pluie, j'apprécie le nettoyage de l'objectif de la caméra de recul.

Très stable sur route et silencieuse sur autoroute, elle avale les kilomètres sereinement et le régulateur de vitesse adaptatif est bien réglé. Ainsi, je peux descendre la consommation à 7,5 l/100km, mais ce sera le score le plus bas réalisé. Sur routes mixtes, une fois les batteries vidées, la consommation augmente logiquement. En roulant en tout électrique, le couple, bien que fort présent, n'offre pas de franches relances lorsqu'on dépasse les 60 km/h. Par deux fois, ça me fait douter de la possibilité d'effectuer un dépassement. En mode hybride, la question ne se pose pas, même si on est loin d'avoir entre les mains une GTi.

Cette 308 demande à être conduite sur le couple sans aller provoquer le moteur thermique dans ses ultimes retranchements. Une fois assimilé, on profite du confort de roulement, du dynamisme du châssis et de cette tenue de route remarquable que Peugeot a su conserver.



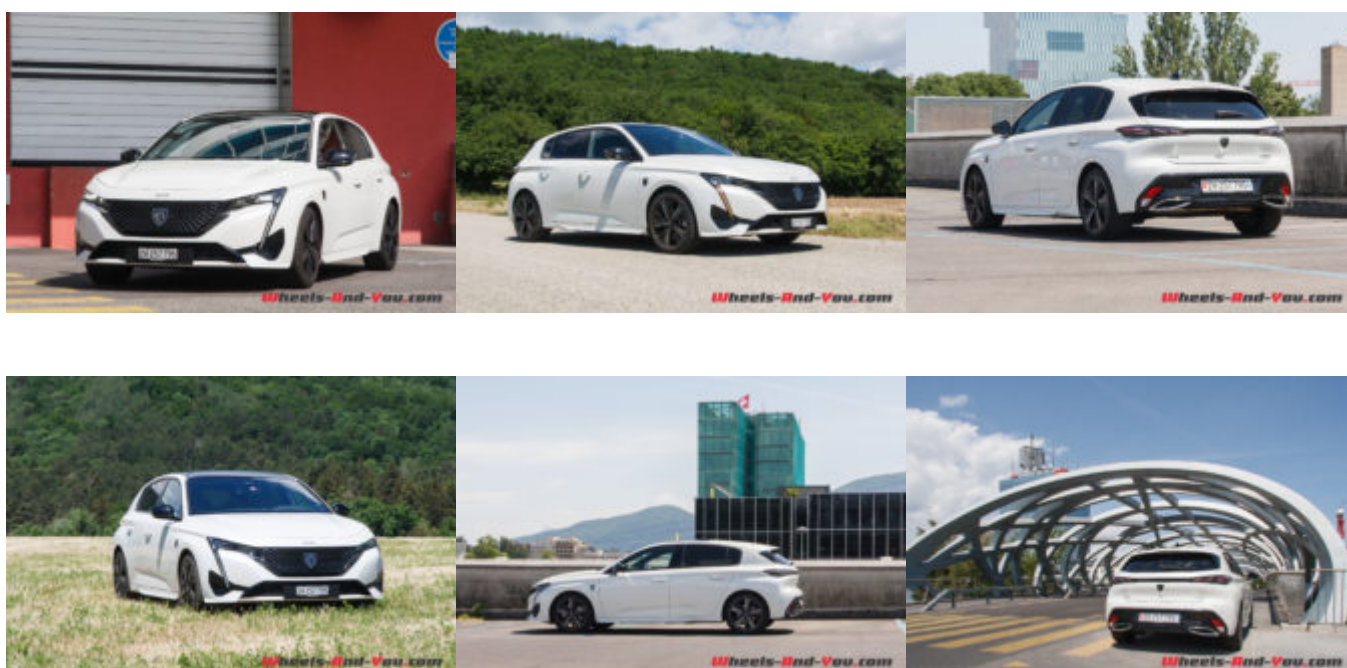


Verdict

Spacieuse, confortable, dynamique, avec un toucher de volant très « Peugeot », qui pour moi est toujours un des meilleurs dans cette catégorie, cette nouvelle 308 Hybrid ne semble pas développer la puissance qu'elle promet, mais offre un agrément de conduite remarquable. L'efficacité de l'ensemble, lorsque l'on parcourt 50 kilomètres/jours, se fera à condition de pouvoir la recharger au quotidien.

Vous aurez là une voiture économique avec un prix d'attaque à CHF 46'600.- en finition GT Pack tout de même, très spacieuse et plaisante à conduire. Avant de signer, je conseillerai cependant d'aller essayer l'autre version Hybrid qui développe 180 ch et dont le prix débute à CHF 38'000.-. Elle propose le même couple de 360Nm et à mon avis, c'est le meilleur compromis en regard du tarif.

Face à la concurrence, principalement allemande, notre lionne de Sochaux aura ma préférence pour ce train avant précis et ce toucher de volant.



Prix et options - Peugeot 308 Berline GT Pack Hybrid 225 ch (PHEV)

Prix de base : CHF 46'600.-

Peinture Blanc Nacré : CHF 1'100.-

Cuir Nappa Bleu Naboo : CHF 2'300.-

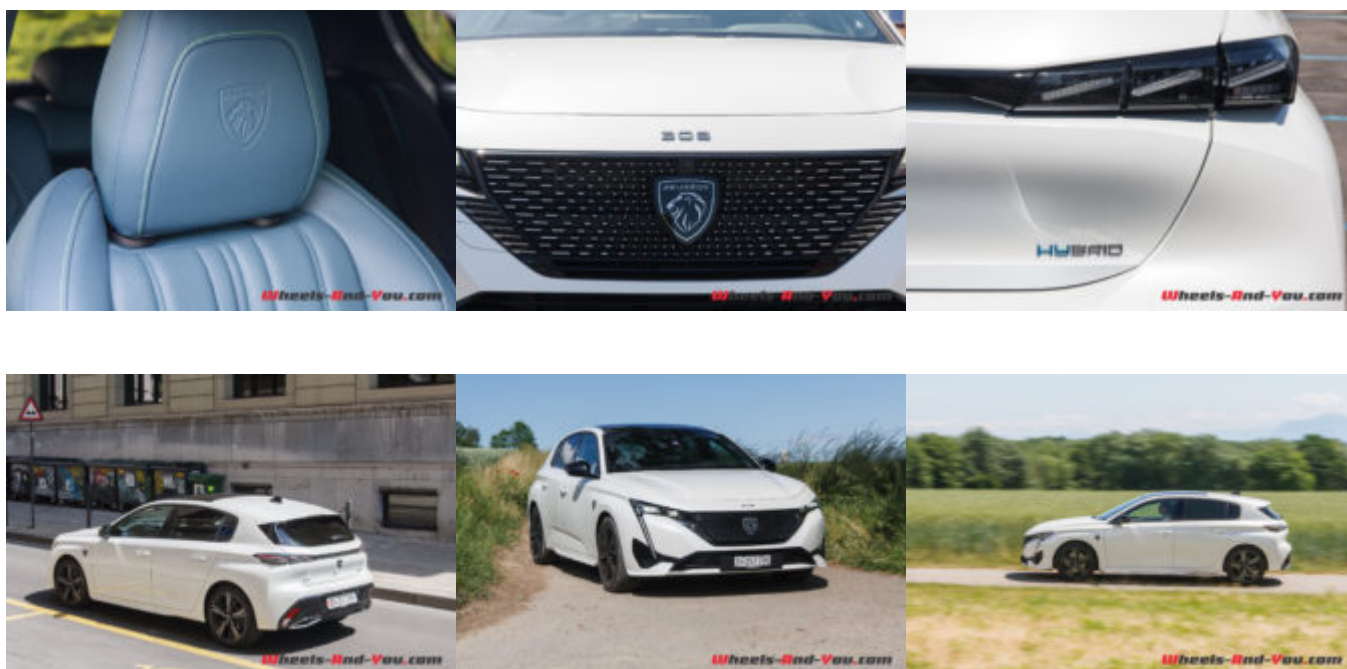
Toit ouvrant électrique avec velum : CHF: 1'500.-

Prix TOTAL : CHF 51'500.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 308 Berline GT Pack Hybrid , ainsi qu'au garage BYmyCAR à Meyrin pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai – Peugeot 508 SW PSE : Usurpation d'identité ?

Essai – Peugeot e-2008 : Les antonymes du SUV compact électrique

Essai – Peugeot 208 GT Line 130 : La petite Lionne sort les crocs et ses trois griffes

Essai – Peugeot 508 SW BlueHDi 130 EAT8 : L'anti SUV a de beaux restes

Essai – Peugeot 508 GT Berline : Le lion sort de l'ombre

Premier contact – Peugeot 508 SW : Le retour de la Reine Lionne

Essai – Peugeot 5008 GT : SUV Peugeot sorti du désert

Essai – Peugeot 3008 GT : En route pour la fashion week...

Technique – Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai – Peugeot 308 GTi : La GTi au quotidien

Premier contact – Peugeot 308 GTi : Un patronyme amplement mérité !

Essai – Peugeot 308 GT : La meilleure des compactes ?

Essai – Peugeot 208 GTi 30th : Digne héritière !

Essai – Peugeot 108 TOP! : Vous avez dit Top ?

Essai – Peugeot 2008 : Elle a tout d'une grande !

Premier contact – Peugeot 308 GT : Patronyme exagéré ?

Essai – Peugeot RCZ R : Le lion sort ses griffes... et les dents !

Premier contact - Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

Essai - Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

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 SW

Nouveauté - Peugeot 308

Nouveauté - Peugeot 508 SPORT ENGINEERED

Nouveauté - Peugeot 3008 et 5008

Nouveauté - Peugeot 3008 GT Hybrid4

Nouveauté - Peugeot 2008

Nouveauté – Peugeot 208

Présentation – Peugeot Concept 508 Sport Engineered

Présentation – Peugeot e-Legend Concept

Nouveauté – Peugeot 508 SW

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot 308 MY17

Présentation – Peugeot Instinct Concept

Nouveauté – Peugeot 5008

Nouveauté – Peugeot 3008

Nouveauté – Peugeot 2008

Présentation – Peugeot 308 GTi

Présentation – Peugeot 308 R HYbrid

Nouveauté – Peugeot 208 facelift

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

