Essai – Peugeot 408 GT Pack Plug-In Hybrid : Son look “Fastback” la singularise

Wheels And You vous a déjà présenté les dernières Peugeot 508, 308 et 208, il est temps maintenant de découvrir la nouvelle venue dans la gamme, la 408 GT. Nos impressions après deux semaines à son volant.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1’598 cm^3
- 225 ch à 5’500 t/min
- 360 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 233 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.8 sec.
- Poids : 1’869 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’687 x 1’848 x 1’478
- Conso. mesurée : 4.3 l/100km
- Emissions CO_2 : 30 g/km (C)
- dès CHF 53’600.-, mod. essayé : CHF 61’550.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Rien à voir avec la précédente version, cette 408 fait peau neuve. Précédemment berline, elle se transforme en crossover coupé. Plus haute de 5 cm qu'une 308 mais plus basse qu'un SUV d'environ 15 cm, la nouvelle 408 est un véritable mélange des genres. C'est très tendance. La face avant reste « sauvage », on reconnait bien la Lionne de Sochaux. En revanche, la hauteur de caisse et des lignes coupées à la serpe interpellent, voire dérangent. Cette singularité va-t-elle la servir ou au contraire la desservir ?

Peugeot nous propose désormais tout une gamme de véhicules hybrides rechargeables qui conjugue design, performances écologiques et technologies de pointe. La 408 de notre essai est la version la plus puissante, une hybride essence développant 225 ch. Un modèle pour rassurer les frileux du tout électrique. Voyons à l'usage si cette association thermique/électrique est intéressante et comment elle se comporte au quotidien.

A l'extérieur

Une inspiration « Fastback », voilà ce que les designers Peugeot ont choisi pour cette nouvelle 408 : une carrosserie bicorps avec une ligne de toit qui descend jusqu'à l'arrière de la voiture. Une ligne très à la mode dans les années 60 aux USA, les premières Ford Mustang en étant l'emblématique exemple.

Avec une garde au sol rehaussée mais une hauteur de caisse contenue, loin des proportions d'un SUV, cette 408 possède des lignes fluides et tendues qui soulignent un aérodynamisme très travaillé. J'aime beaucoup la nouvelle calandre formée de petits rectangles qui semblent se mouvoir vers l'arrière à l'infini. La face avant est hyper agressive pour une voiture de ce segment. Effilés, les feux LED Matrix s'étirent vers l'arrière tout comme la ligne de caisse faite de trois traits tirés à la règle se terminant en pointe dans le hayon. C'est particulier et ça ne ressemble en rien à la production actuelle.

Je trouve l'arrière plus disgracieux. Il reprend le fin bandeau que l'on trouve sur les 3008, 308 et 508 mais le gros pare-chocs incurvé remonte très haut et est en plastique brut ! Un effet de style pour faire remonter l'arrière et amoindrir le long porte-à-faux arrière. A mes yeux, le style passe mais pas le plastique. Heureusement que cela ressort moins avec la teinte Titane de ma voiture d'essai que sur du rouge, blanc ou bleu. C'est le seul point disgracieux car pour le reste, cette 408 avec ses ailes élargies me plaît beaucoup.

Le béquet très « Lamborghini » est superbe. L'ensemble est spectaculaire et je peux vous dire que les têtes se sont retournées sur son passage tout au long de cet essai.

A l'intérieur

L'intérieur est exactement le même que celui de la dernière 308. La planche de bord de présentation moderne utilise la dernière version du i-Cockpit, un petit volant à méplat, très compact et disposant de commandes intégrées, laisse libre le champ visuel vers les compteurs et autres informations placés au-dessus. Les matériaux utilisés et leur ajustage sont de bonne facture. Un petit reproche toutefois : l'utilisation d'un plastique trop brillant sur la casquette du tableau de bord, entraînant parfois une réverbération dans le pare-brise.

La sono Focal SoundSystem optionnelle est de bonne qualité. L'instrumentation 3D et l'écran multimédia tactile de 10 pouces sont tournés vers le conducteur. Ce

dernier propose en partie basse les i-Toggle très intuitifs qui permettent de mettre en raccourci ses fonctions préférées.

Avec ce modèle hybride dont les batteries sont sous le plancher, le coffre ne propose que 471 litres (456 l avec l'option HiFi Focal) contre 536 l pour la version essence.

Les sièges en cuir sont remarquables en termes de confort et quel plaisir de pouvoir sélectionner le massage « serpent » après 4 heures de route. Les places arrière sont confortables, avec foison de rangements.

Sous le capot

Le moteur essence PureTech de 180 ch, associé à un moteur électrique de 33 kW (45 ch) totalisent 225 ch et fournissent un couple cumulé de 360 Nm.

La batterie Lithium-Ion d'une capacité nominale de 12,4 kWh se recharge en 3h30 sur un chargeur 3.7 kWh ou en 1h45 sur une Wallbox (11 kWh) mais avec l'option chargeur de 7,4 kW. Sur une prise domestique, le temps de recharge est de 10 heures.

En mode 100 % électrique, j'ai pu parcourir 45 kilomètres. En mode hybride avec la batterie complètement chargée, j'ai relevé une consommation moyenne de 4,3 l/100km sur un parcours varié de 200 km. Batterie vide, la consommation d'essence passe à 7,6 l/100km sur parcours mixte. La trappe pour faire le plein

d’essence est sur le côté droit et s’ouvre via un bouton situé sur la planche de bord alors que la recharge se fait via la prise située sur le flanc gauche qui s’ouvre par simple pression.

Au volant

C’est juste après avoir rendu une compacte sportive que je monte dans cette 408 GT à motorisation hybride. Deux mondes bien différents. Avec ses presque 4.70 m, le stationnement en ville est plus compliqué et plus question de titiller l’accélérateur car cette 408 n’apprécie pas vraiment l’approche du rupteur. Pourtant, le petit 1.6 litre donne de la voix et s’en sort plutôt bien. Mais il faut « tirer » les presque 1’900 kg de l’auto.

Je récupère la voiture batteries déchargées. C’est donc uniquement la motorisation traditionnelle qui œuvre. Je tente une ou deux accélérations franches sur le seul moteur thermique et si les 180 ch sont là, cette 408 apprécie surtout être conduite sur le couple, avec le pied léger, presque sur un filet de gaz même si ça accélère bien, avec des reprises vigoureuses.

Deuxième ressenti : la douceur et l’excellent confort de suspension de cette 408. Elle absorbe tout, à l’instar d’une Mercedes Classe S. Pour compléter le tableau, la filtration des bruits d’air et de roulement est impressionnante.

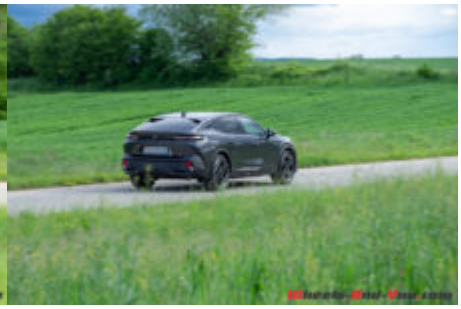
Une fois les batteries rechargées, je découvre le mode hybride. La douceur du passage entre électrique et thermique est remarquable. En mode tout électrique, la vitesse est limitée à 135 km/h, ce qui ne dérange pas chez nous. Avec 45 km d’autonomie réelle et en rechargeant chaque soir, on peut aisément aller quotidiennement au travail sans utiliser de l’essence.

Autant en modes électrique qu’hybride, on peut associer le système de « récupération d’énergie » en appuyant sur une touche « B ». Au moindre levé de pied, on sent alors la récupération se faire en douceur. Elle ne doit pas être

énorme mais cela favorise une conduite économique. Au gré des kilomètres, je vois qu'il faut vraiment monter haut dans les tours pour bénéficier de toute la puissance, pour un dépassement par exemple. Cette 408 est une « force tranquille », avalant les kilomètres sur route ou autoroute comme une limousine. La direction à assistance variable est douce et précise mais elle n'offre que très peu de retour.

Côté dynamique, cette 408 est étonnamment agile et donne envie d'enchaîner les virages. Le train avant est précis et accrocheur avec, sur notre véhicule d'essai, l'option des jantes 20″ en 245 de large. De série, c'est du 19″ en 205 de large. Certes, cela doit consommer plus et réduire l'autonomie électrique mais l'auto est si agréable ainsi chaussée que je recommande vivement cette option. Bien qu'un peu spongieux à la pédale, le freinage est suffisant pour stopper cette 408. De plus, en utilisant la récupération d'énergie, on a tendance à plus anticiper les arrêts. Comme souvent, le passage récupération/freinage mécanique est un peu brusque.

Le mode Sport accentue la réactivité à l'accélérateur. la voiture semble plus vive même si avec son empattement long, elle préfère les grandes courbes aux virages serrés. Encore une fois, cette 408 procure bien plus de plaisir en appliquant une conduite souple. D'ailleurs, la boite e-EAT8 semble avoir été programmée pour un rythme coulé. Cette 408 est une véritable grande routière acceptant toutefois de rouler en ville où le mode tout électrique est à privilégier. A noter que les manœuvres pour se stationner en marche arrière ne sont pas aisées, la faute au peu de visibilité. Mais l'option caméra de recul à vision 360° facilite grandement l'opération. Moderne, la Peugeot 408 offre beaucoup d'aides à la conduite qui, je dois le souligner, sont bien calibrées et peu intrusives sauf peut-être le maintien de voie.



Verdict

Avec cette 408, Peugeot ose le mélange des genres. Sans réelle concurrence et loin d'être un produit niche, ce crossover coupé propose presque autant d'espace à bord qu'un SUV, le confort d'une berline et le look d'un coupé cinq portes très original.

En attendant une version tout électrique prévue pour 2024, cette 408 Plug-In Hybrid offre un bon compromis en termes d'agrément et de consommation. Il existe une version moins puissante avec la même batterie et la même autonomie électrique qui propose « seulement » 180 ch et des pneus moins larges. Mais notre voiture d'essai en version 225 ch est tellement homogène que je ne peux que vous la conseiller, surtout si votre parcours quotidien comprend de l'autoroute.

<u>Prix et options – Peugeot 408 GT Pack Plug-In Hybrid 225 ch (PHEV)</u>

Prix de base : CHF 53’600.-

Peinture métallisée Gris Titane : CHF 900.-

Jantes alliage 20″ MONOLITHE diamantées : CHF 650.-

Recharge Smartphone sans fil : CHF 200.-

Pack Cuir Nappa Mistral : CHF 3’600.-

VisioPark 360° (4 caméras) : CHF 600.-

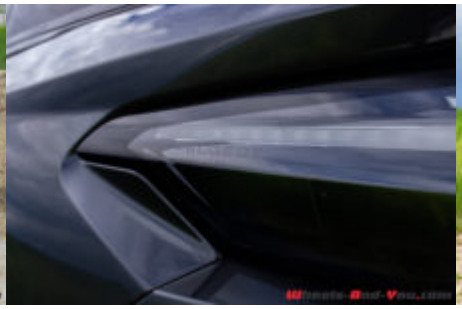
FOCAL HiFi-Soundsystem 10 haut-parleurs : CHF 1’400.-

On-board charger 7,4 kW : CHF: 600.-

<u>Prix TOTAL : CHF 61’550.-</u>

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette nouvelle Peugeot 408, ainsi qu'au garage BYmyCAR à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Loisirs – Course WEC les 6h de Monza : Peugeot revient dans la course

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

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

Présentation – Peugeot 408

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