

# essai **AUTO** Nouvelle Peugeot 408

## Coup de crayon

Discrète sur nos routes, la grande Peugeot passe en chirurgie esthétique pour son 4e anniversaire.

La nouvelle 408 garde son identité avec sa silhouette qui lui est propre, mi-berline surélevée, mi-crossover rabbaissé. Elle concentre sa mise à jour sur la face avant. Ainsi, la nouvelle signature lumineuse, toujours sous forme de griffes, se veut plus fine et court désormais sous le capot juste au-dessus du logo lumineux. Les optiques descendent d'un étage et sont désormais cachées, sous un cabochon fumé, dans les grosses écopes latérales.

A l'arrière, la nouvelle 408 est la première Peugeot à afficher le nom de la marque en lettres lumineuses sur la largeur du hayon, pris en étau par le graphisme des 3 griffes rouges des feux. Sous le hayon, la capacité de chargement suivant l'encombrement des batteries est de 415 litres pour l'Hybride rechargeable, 468 pour la 100% électrique et 536 pour la micro-hybride.

Sa longueur ne change pas, à 4,69 m et repose sur de nouvelles jantes, toujours atypiques de 19 ou 20" sur les versions GT tandis qu'une monte plus conventionnelle de 17" équippa les entrées de gamme.



## Vie à bord

La planche bord n'évolue guère et garde donc son fameux i-Cockpit futuriste avec un combiné d'instrumentation numérique haut perché. Sur un écran de 10", il affiche les informations de conduite les plus importantes avec un effet 3D pour plus de vigilance. Autre écran, celui du multimédia, qui reste inchangé, propose la navigation et autres réglages du véhicule.

Si l'ambiance à bord ne change pas, la nouvelle venue voit sa sellerie se gamir de nouveaux tissus surpiqués. Elle garde toutefois l'Alcantara et le cuir sur les versions les plus huppées.

L'espace à bord reste vaste grâce à l'empattement généreux de 2,79m.

Les sièges avants disposent de la fonction massages et sont réglables électriquement sur 10 voies pour le conducteur et 6 voies pour le passager. Un bel équipement audio de la marque Focal ravira les mélomanes avec 10 HP et un caisson de basses délivrant 690 W.

Côté sécurité, l'alerte de vigilance conducteur fait son apparition en complément des autres aides obligatoires comme les radars de collision et autres régulateurs adaptatifs.

## Sur la route

Sous le capot, le félin va rugir avec trois offres de motorisations. Une micro-hybride de 145 ch composée d'un 3 cylindres, 1,2 litre, de 136 ch aidé par

un moteur électrique de 28 ch, bien utile en phase de démarrage ou en milieu urbain. La batterie de 48 V qui alimente ce dernier, se recharge en roulant.

L'autre version, rechargeable, se voit, elle, dotée d'un 4 cylindres, 1,6 litre de 180 ch et d'un moteur électrique de 125 ch. Le cumul est de 240 ch. Avantage de ce système, la possibilité de rouler en électrique sur une plus grande distance, la nouvelle 408 annonce une autonomie de plus de 80 km. Pour la recharge, compter 5 h sur une prise à 16 ampères et 4h20 sur des bornes publiques. La dernière version proposée est dotée d'un moteur 100 % électrique qui développe 213 ch alimenté par une batterie de 58 kWh. L'autonomie est dans une moyenne avec 450 km en mode mixte. Côté recharge, en 16 A domestique, comptez 10 h et sur borne rapide, vous pourrez reprendre la route après une demi-heure. La nouvelle 408 est désormais équipée du préchauffage de la batterie ainsi que de la fonction V2L permettant d'alimenter de petits appareils en 230V.

Ses tarifs : 35 050 € (micro-hybride), 40 500 € (PHEV) et 33 750 € (électrique).

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur [drive-essaiauto.com](http://drive-essaiauto.com)

# La Tribune

## L'actu de la région au jour le jour



<https://www.e-tribune.fr>

