

La 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 rabaisé. 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. À 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" équipera les entrées de gamme.

> **Vie à bord** – La planche de bord n'évolue guère et garde donc son fameux i-Cockpit fu-

turiste avec un combiné d'instrumentation numérique haut perché. Sur un écran de 10 pouces, 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 garnir 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 2,79 m. Les sièges avant disposent de la fonction massages et sont réglables électriquement



Un avant modernisé. Thierry ANDRE



Un arrière légèrement typé « fastback ». Thierry ANDRE

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 bat-

terie 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).

Thierry ANDRE

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

Le Kia Sportage

Déjà très réussie, la génération actuelle du Kia Sportage se doit de rajeunir son identité afin de rester un SUV intéressant dans ce segment très concurrentiel. C'est la face avant qui bénéficie des plus gros changements. Si le capot reste identique et garde en son extrémité le fameux *tiger nose* (nez de tigre), en dessous et sur les côtés, tout change ! On oublie les feux de jours boomerang qui font place à une nouvelle signature lumineuse qui vient désormais en périphérie de l'éclairage, joutant capot et ailes. Le bas du bouclier se verticalise et devient plus viril. La longueur évolue légèrement à 4,54 m, soit 25 millimètres de plus que

la version de 2021. Le nouveau Sportage reçoit des jantes de 17 pouces sur les deux premières finitions (Motion et Active) et 18 en haut de gamme GT-Line. L'arrière change très peu pour ce lifting. On notera une réorganisation dans l'éclairage des feux, qui gardent toutefois la même forme. Le dessin modernisé du bas de bouclier fait écho à celui de l'avant. Le SUV star garde sa poupe agréable avec ce gros béquet en haut de hayon. Ce dernier s'ouvre électriquement sur un bel espace de chargement de 587 litres.

> **Vie à bord** – Peu d'évolution dans cet habitacle fonctionnel, on remarque

que les aérateurs qui prenaient en étau l'écran incurvé deviennent horizontaux. Le double écran reçoit désormais des bords plats, mais ses mensurations restent inchangées à 2 x 12,3 pouces. On découvre également un nouveau volant à deux branches habillé avec élégance de cuir grainé biton. Les mélomanes pourront s'évader en écoutant leurs tubes préférés diffusés par le système audio Harman Kardon à 8 hauts-parleurs et caisson de basses. Repassons côté conducteur où celui-ci pourra recharger son smartphone par induction et profiter de la duplication de ce dernier sans-fil. Le Sportage reçoit pour



Une face avant plus musclée. Thierry ANDRE



L'arrière plus en rondeur. Thierry ANDRE

la première fois, en option, un afficheur tête haute de 10 pouces pour plus de sécurité. Toujours sur ce sujet, les aides à la conduite sont nombreuses, et ce, dès l'entrée de gamme Motion (maintien au centre de la voie, caméra de recul, régulateur adaptatif, freinage d'urgence...). En montant en gamme, on peut retrouver l'avertisseur de sortie de véhicule en sécurité, l'affichage des angles morts avec alerte de trafic arrière ou la caméra 360°. La clé digitale vous permettra de partager votre Sportage (ouverture et démarrage) avec d'autres utilisateurs à partir de l'application smartphone.

> **Sur la route** – Le constructeur du pays du matin calme abandonne l'offre multi énergie proposée lors du lancement de cette génération (essence, Diesel, hybride et hybride rechargeable) pour ne garder qu'une seule motorisation, l'hybridation classique. Puissance suffisante, pas de contrainte de recharge, les 239 ch combinés du système sont composés d'un bloc 1,6 litre de 180 ch accouplé à un moteur électrique de 65 ch. Celui-ci est alimenté par une batterie Lithium-ion qui se recharge en roulant. La version 4 roues motrices sera équipée d'un sélecteur Multi-ter-

rain pour une assistance de la conduite hors des sentiers battus. Derrière le volant, des palettes sont présentes pour gérer à votre convenance le niveau de frein moteur et de régénération de la batterie. Le système inclut le mode one-pedal qui permet de freiner la voiture simplement en relâchant l'accélérateur. De 39.550 € (Motion) à 48.550 € pour notre finition GT-Line Premium. Pour bénéficier des 4 roues motrices, on ajoute 2.500 € au tarif.

Thierry ANDRE

L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com