

## Nouvelle Peugeot 408

# Restylage important pour lionne discrète

La grande berline du lion se refait une beauté et en profite pour optimiser ses 2 motorisations hybrides et une électrique. Essai le long de la côte bleue

**D**iscreète 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 abaissé. Elle concentre sa mise à jour sur la face avant qui vient s'inscrire dans la lignée de la gamme actuelle. Ainsi, la nouvelle signature lumineuse, toujours sous forme de griffes, en référence au lion, se veut plus fine et court désormais sous le capot juste au-dessus du logo lumineux (maintenant que la législation le permet). Les optiques descendent d'un étage et sont désormais cachées sous un cache fumé qui trouve place dans les grosses écopes latérales. Les feux sont à LED et Matrix sur les finitions GT. Remaniée, cette face avant garde donc le dynamisme et la virilité initiée par la première génération. 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. Pour le reste, elle garde son énorme bouclier noir et son discret becquet de toit scindé en deux appelé oreilles de chat. Sous le hayon, la capacité de chargement suivant l'encombrement des batteries est de 415 litres pour la version Hybride rechargeable, 468 pour la version 100% électrique et 536 pour

la version micro-hybride. Sa longueur ne change pas, à 4,69 mètres et repose sur de nouvelles jantes, toujours atypiques de 19 ou 20 pouces sur les versions GT tandis qu'une monte plus conventionnelle de 17" équipera les entrées de gamme Allure. Le profil garde ce trait de carrosserie qui court du dessus des ailes avant jusqu'au bas de la custode où se trouve un trait de carrosserie qui galbe les ailes arrière. On finira par les teintes et particulièrement le Flare Green de notre version d'essai GT qui, selon la lumière, passe du jaune au vert. La nouvelle 408 est aussi disponible dans d'autres couleurs de carrosseries plus conventionnelles.

### VIE À BORD

La planche bord n'évolue guère et garde donc son fameux i-Cockpit futuriste qui fait toujours débat avec ce petit volant (chauffant en option) qui masque, aux dires des grands conducteurs, une partie du 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 ( finition GT Exclusive). Autre écran, celui du multimédia, qui reste inchangé, propose la navigation et autres réglages du véhicule. Juste en dessous, on retrouve les fameux toggles switch, ces touches

d'accès rapides configurables, qui sont de véritables raccourcis vers les fonctions que vous utilisez le plus fréquemment. 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 2,79m. Les passagers arrière ne se sentiront pas écrasés par la forme plongeante du pavillon. Les sièges avant disposent de la fonction massages (leur confort a été reconnu par des ergonomes allemands) 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 haut-parleurs et un caisson de basses délivrant 690 W. Côté sécurité, l'alerte de vigilance conducteur fait son apparition sur la 408 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 d'une puissance cumulée de 145 ch composée d'un bloc 3 cylindres, 1,2 litre, de 136 ch aidé par un moteur électrique de 28 ch, bien utile en phase de démarrage ou en utilisation urbaine. La petite batterie de 48 V qui alimente ce dernier, se recharge en roulant. En milieu urbain, la moitié de votre temps de trajet se fera en électrique (le système alternant ainsi les phases de consommation et de rechargement de la batterie.) Cette technologie, sans contrainte, se veut bien moins onéreuse que la version hybride, PHEV. Cette autre version, re-



chargeable, se voit, elle, dotée d'un bloc 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 exclusivement en électrique sur une plus grande distance, la nouvelle 408 annonce donc une autonomie de plus de 80 Km (et presque 100 en ville). Pour la recharge, compter 5 h sur une prise domestique à 16 ampères et 4h20 sur des bornes publiques. Avec 360 Nm, le couple intéressant facilite les accélérations, qui sont franches et immédiates, malgré le poids de la voiture qui avoisine les 1,7 tonne. Avec 100 kg de plus, la dernière version proposée par le constructeur de Sochaux est dotée d'un moteur 100 % électrique qui développe 213 ch alimenté par une batterie 400 V de 58 kWh. L'autonomie est dans une moyenne du marché avec 450 Km en mode mixte et plus de 575 en ville. Le couple de 343 Nm permet également de belles relances instantanées lors des dépassements par exemple. Côté

recharge, oubliez la prise standard de 10 A qui obligera d'immobiliser votre voiture durant 20 bonnes heures. L'adoption d'une installation 16 A permettra de diviser ce temps par deux. Sur les bornes de recharges et suivant le chargeur et l'intensité délivrée, il faudra connecter la voiture pour un temps compris entre 3h50 et 5h30. Enfin, sur borne rapide, vous pourrez reprendre la route après une demi-heure. La nouvelle lionne se voit désormais équipée du préchauffage de la batterie pour optimiser la charge, avec mise en route automatique dès que la navigation approche d'une borne sur l'itinéraire, ainsi que de la fonction V2L permettant d'alimenter de petits appareils en 230V. Ses tarifs débutent à 35 050 € en micro-hybride, 40 500 € en PHEV et 33 750 € en électrique. >>

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

Texte / Photos © Thierry ANDRE

