

Peugeot 408

Berline atypique

Marre des SUV et nostalgique des routières ? La nouvelle 408 est faite pour vous. Cette longue berline rehaussée et à la gueule agressive nous dévoile ses atouts lors de sa prise en main dans l'arrière-pays barcelonais.

Peugeot continue sa transformation et, après la 308, la marque nous surprend avec cette nouvelle 408. Et elle en impose cette nouvelle lionne. A tel point qu'il est difficile de lui attribuer une silhouette... Certains y verront une berline surélevée, d'autres un SUV rabaisé. Quant à la poupe, et son étrange bouclier inversé noir, elle peut évoquer un coupé... La marque nous affirme qu'il s'agit bien d'une berline que nous nous apprêtons à découvrir sur les routes Catalognes. De plus un SUV aurait adopté en bout de capot le double zéro qui leur est dédié (4008). Si la face avant est largement inspirée de la petite sœur 308, cette teinte "Bleu Obsession" (couleur de lancement) renforce cette agressivité (surtout dans notre finition d'essai GT) avec cette calandre très travaillée. Celle-ci sera un peu différente sur les autres versions (Allure et Allure Pack). Spectaculaire, elle exhibe fièrement le nouveau logo de la marque ainsi que les feux Matrix qui scindent le faisceau LED afin de ne pas éblouir les autres usagers (de série sur GT). A peine plus petite que la grande 508, la nouvelle 408 s'étire sur 4,69 m pour une hauteur de seulement 1,48 m. A l'arrière, pas de becquet, mais de petits appendices aérodynamiques baptisés « oreilles de chat ». Très esthétiques, ils contribuent à magnifier la ligne et guident le regard vers le bandeau fumé abritant les feux. Les jantes 20 pouces Monolith, au dessin discutable, sont une option à 300 € (de série sur la version "First Edition"). Le 19 pouces sera la norme sur GT et Allure Pack quand l'entrée de gamme

se contentera de roues en 17". Pour agrandir visuellement la taille des roues, les ailes sont habillées de protections noires. Un clin d'œil à la famille SUV ? Le coffre de 536 litres avec fonction "bras chargés" sera un peu réduit sur les versions hybrides (471 l) et vous perdrez encore quelques litres si vous optez pour la Hi-Fi Focal (9 haut-parleurs, caisson de basses et ampli de 690 Watts).

VIE À BORD

La planche de bord elle aussi est reprise de la 308. Longiligne et anguleuse, elle vient empiéter sur les contre-portes accentuant l'effet de largeur. Petit volant (chauffant en option) et i-Cockpit 3D (sur GT) sont bien sûr de la partie. Ce dernier, personnalisable, affiche les informations importantes en relief, attirant ainsi l'attention du conducteur. Si les sièges avant disposent de la fonction massages (leur confort a été reconnus par des ergonomes allemands pour le dos), les invités à l'arrière seront généreusement bien lotis malgré le pavillon retombant dû à la ligne de carrosserie. Grâce à l'empattement de 2,79 m, les passagers y seront à leurs aises avec un espace aux genoux de presque 19 cm ! Au centre, et incliné vers le conducteur, l'écran multimédia de 10" se pilote tel un smartphone réactif. Outre la navigation TomTom, on se connecte sans fil et le mur d'applications s'affichera avec un appui de trois doigts. La nouvelle 408 obéit aussi à votre voix. D'un "OK Peugeot" vous pourrez lui demander de baisser la température, d'écouter votre radio favorite ou de vous



conduire sur votre lieu de rendez-vous. Sous l'écran, les toggles switch, touches d'accès rapides configurables, seront de véritables raccourcis vers les fonctions que vous utilisez le plus fréquemment. Bien entendu, les dernières innovations d'aides à la conduite (radars anti-collision, lecture des panneaux, feux de route intelligents) sont au programme avec pas moins de 6 caméras et 9 radars en veille d'éventuelles alertes. Le rayon d'action du détecteur d'angle mort est porté à 75 mètres et le système de vision de nuit, intégré au combiné devant le conducteur, verra le danger avant vous. Sur GT, la conduite autonome de niveau 2 est de série (régulateur adaptatif, maintien dans la voie).

SUR LA ROUTE

Sous le capot, 3 puissances. 2 hybrides rechargeables de 180 et 225 ch combinées et un petit 3 cylindres de 130 ch. Les solutions hybrides rechargeables sont composées de mo-

teurs PureTech respectivement de 150 et 180 ch accouplés toutes les deux à un moteur électrique de 110 ch. Pas de boîte manuelle, mais uniquement l'automatique à 8 rapports très onctueuse et silencieuse. Un silence qui est renforcé par un confort acoustique retravaillé avec des vitres plus épaisse, presque 4mm, et feuilletées à l'avant. C'est une Peugeot et, à ce titre, la tenue de route est très satisfaisante. Notre parcours ibérique, qui comportait tout type de routes et de revêtements, nous a permis de constater le confort et la précision des trajectoires... Pour une conduite personnalisée, le conducteur pourra choisir entre 5 modes de conduite (sur les hybrides) Electrique, Eco, Hybrid, Normal et Sport ou encore utiliser les palettes au volant. La nouvelle 408 hybride rechargeable embarque un chargeur de 3,7 kW qui permet une charge complète de la batterie en 7h sur une prise domestique standard ou 3h25 sur une prise renforcée 16 Ampères. Pour re-

charger plus rapidement, le chargeur embarqué de 7,4 kW (en option, mais de série sur First Edition) permettra de faire le plein d'électricité en 1h40 sur une WallBox. L'autonomie en tout électrique est annoncée pour 64 kilomètres en mode mixte. Lors de notre test, nous en avons parcouru une cinquantaine avec quelques accélérations franches et énergivores. Pas de Diesel, mais une version 100 % électrique arrivera au catalogue prochainement. La nouvelle 408 est fabriquée en France à Mulhouse, mais elle sera également assemblée en Chine pour le marché local. Nouvelle 408 à partir de 37 350 € (130 ch). Version à l'essai 225 GT facturée 51 400 €. La version First Edition, sur base GT, suréquipée et limitée à 200 exemplaires, est uniquement commandable en ligne. Elle est affichée à 50 600 €

Tous les essais complets sur auto-weekend.wix.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE

