

Peugeot 308 SW Plug-In Hybrid

A pas feutrés

Modèle traditionnel de la gamme Peugeot, la compacte familiale, sous les traits de la 308 Plug-In Hybrid (PHEV), s'est convertie à l'électricité, à tout le moins partiellement. Un pas important pour un modèle qui ne l'est pas moins pour la marque au lion, dans sa stratégie d'électrification totale à l'horizon 2030.



PEUGEOT

Une carrosserie soulignée de plis et nervures, associée à un regard acéré, marie élégance et sportivité.

La série «300» est le cœur de gamme de Peugeot. Une *success-story* qui dure depuis plus de 90 ans, autant d'années à motoriser les familles au quotidien comme sur la route des vacances. Modèle phare de Peugeot et pétrie de qualités, la 308 prend à chaque itération un peu plus de galon vers la gamme supérieure. A commencer par le style; sa carrosserie soulignée de plis et nervures, associée à son regard acéré, marie élégance et sportivité. Le lion du logo, pour l'occasion avec un nouveau graphisme inspiré du passé, s'hypertrophie au centre d'une calandre imposante, prête à avaler la chaussée. Il y a quelque chose d'animal

dans la ligne dynamique de notre version break «SW». L'effort des stylistes est à saluer, car tant de personnalité dans un segment si concurrentiel et si conservateur – le fameux segment «VW Golf» – est rare.

Habitacle moderne et cosy

L'intérieur affiche tout autant de modernité. La qualité perçue est de haut niveau, les matériaux dans l'ensemble de bon goût. L'agencement est dominé par les lignes tendues. Le fameux «i-cockpit», caractérisé par une instrumentation surélevée, un volant de petit diamètre et les commandes secondaires regroupées derrière un écran,

est reconduit. Si la position de conduite demeure toujours compliquée à trouver, l'interface du centre névralgique faisant office de console centrale se met à la page: très réactive, elle est entièrement personnalisable à l'aide de *widgets*, comme un smartphone. Mieux, un écran secondaire accueille les raccourcis bienvenus – pour certains doublés par des touches physiques – pour les fonctions de la climatisation et l'autoradio, dont une accessibilité rapide et simple est primordiale. La préhension du système demande cependant un certain temps d'adaptation.

Les sièges avant, enveloppants, sont labellisés AGR, qui certifie leur ergonomie pour

le dos. En revanche, les passagers arrière sont moins bien lotis. Malgré un empattement allongé de 5 cm par rapport à sa devancière, la 308 leur octroie toujours un espace compté. La malle engloutit entre 548 et 1574 litres de fret.

Etonnante frugalité

Cette troisième génération de 308 a été dès le départ conçue pour accueillir tous les types de motorisations: essence, diesel, hybride rechargeable et d'ici quelques mois, 100% électrique (E-308). Le break SW est disponible, en hybride rechargeable, avec deux niveaux de motorisation: 180 et 225 ch. C'est sur cette dernière mouture que nous avons jeté notre dévolu pour cet essai.

La fiche technique annonce des performances alléchantes, 225 ch et un couple de 360 Nm. La batterie de 12,4 kWh promet une autonomie d'environ 60 km en tout électrique; à l'utilisation, il nous a été impossible de parcourir plus de 48 km...

C'est en revanche en mode hybride que la 308 PHEV fait merveille, à la condition indispensable de jouer le jeu de la recharge la plus fréquente possible. Conduite en bon père de famille et rechargée souvent, la 308 PHEV nous a gratifié de consommations minimales, rarement au-dessus des 4 l/100 km en usage mixte sur de longs parcours. Quel tour de force pour une familiale! N'en déplaise à certains obscurantistes ou pseudo-experts autoproclamés, voici la preuve que les hybrides rechargeables ne sont pas les gouffres à essence que l'on veut nous faire croire, dès lors qu'on se plie aux règles du jeu que ces motorisations nous imposent.

Sur le plan dynamique, les transitions entre fonctionnement électrique et thermique s'effectuent en douceur et sans à-coups. On se prend même à mener notre 308 à bon rythme, même si le poids élevé se fait vite ressentir et l'amortissement un poil souple – pour le confort – peine à parfaitement maîtriser la caisse.

Tarif gourmand

La motorisation *plug-in* hybride de 225 ch est disponible uniquement sur le haut de gamme «GT» de la 308 SW. Le prix de base est fixé à 46 300.- francs, auxquels il conviendra d'ajouter quelques options pour en faire le parfait compagnon de famille. Ce qui aura pour effet de dépasser les 50 000.- francs. Ce n'est pas donné; il n'y a pas si longtemps, pour ce budget, on obtenait dans la gamme du dessus, la 508, la finition haut de gamme. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images



SUZUKI
PRÊT POUR
TOUTES LES
AVENTURES.



HYBRID

ALL GRIP 4x4

