

Hybride rechargeable

Peugeot 408

1.6 Plug-in Hybrid e-DCS7 GT - 240 ch

47 250 € / 45 500 €*



Premier test de la “crossberline” restylée

Atypique et fière de l'être



L'originale Peugeot 408 s'offre un léger lifting. Au programme : une face avant remodelée, de menues évolutions esthétiques, et surtout une motorisation hybride rechargeable affichant pas moins de 240 ch. La recette du plaisir ?

► **Texte :** Vincent Desmonts – **Photos :** Arnaud Saunier

La 408 mène une carrière fort discrète : au premier trimestre, elle ne pointait qu'au 77^e rang des immatriculations en France, loin derrière des berlines comme la Tesla Model 3 (31^e) ou la Skoda Octavia (59^e). Son style décalé

dérouterait-il la clientèle ? Si c'était le cas, son restylage ne changera pas la donne : les designers se sont focalisés sur l'avant, avec une nouvelle signature lumineuse qui s'étend en travers de la calandre (sauf sur la finition de base Allure). Le bou-

clier, redessiné, intègre désormais les fonctions d'éclairage en partie basse, comme sur la 308. Pour le reste, les stylistes se sont contentés d'incorporer un lettrage "Peugeot" lumineux entre les feux arrière. Dans l'habitacle, c'est encore plus subtil, avec des tissus et matériaux inédits. On apprécie toujours les excellents sièges, le généreux espace aux jambes à l'arrière (rare chez Peugeot) et la finition soignée. Mais la position de conduite particulière (petit volant et instrumentation en hauteur) ne conviendra pas à tout le monde. Quant à la banquette surélevée, elle

ravira les enfants qui bénéficieront d'une vision panoramique, mais gênera les adultes (de plus de 1,80 m) dont la tête affleurerait le pavillon, sans pour autant que leurs cuisses soient suffisamment maintenues.

Plus vite, plus loin, plus fort

Sous son capot, cette version hybride "plug-in" reprend le groupe motopropulseur inauguré par l'Opel Grandland. Le bloc 1.6 turbo affiche 180 ch et 250 Nm de couple, comme sur l'ancien modèle, mais il a été retravaillé pour davantage de sobriété, tandis que l'électromoteur est passé de 110 à 125 ch. La puissance maxi combinée grimpe, elle aussi, de 15 ch, affichant 240 ch au lieu de 225 ch, le couple total restant inchangé, à 360 Nm. Enfin, la boîte auto-hydraulique électrifiée e-EAT8 a laissé sa place à une trans-

Le budget

Le vrai prix d'achat : 5 % de remise, et 720 € de malus au poids.

Le niveau d'équipement : cette finition intermédiaire GT offre un équipement assez complet (phares matriciels, conduite semi-autonome, GPS, clé mains libres...), mais on note quelques mesquineries, comme la dalle de recharge du smartphone par induction, facturée... 100 €!

L'entretien : tous les 25 000 km ou tous les 2 ans, avec une visite de contrôle annuelle.