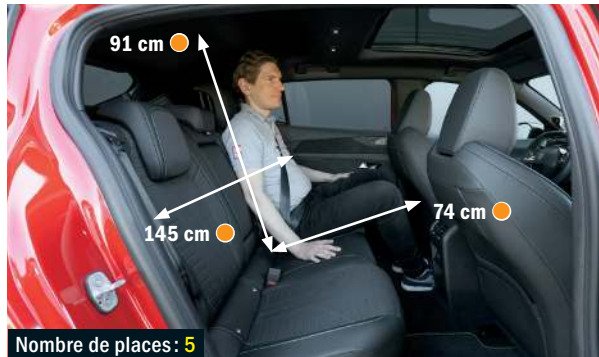




A l'arrière, les évolutions esthétiques de la 408 restylée se limitent au "Peugeot" en toutes lettres entre les feux, et illuminé ! Sur le plan technique, les changements sont plus importants : cette version hybride rechargeable a ainsi gagné 15 ch.



Nombre de places : 5



Volume : 441 dm³

On bénéficie d'un bon espace aux jambes à l'arrière, mais la banquette très rehaussée fait que l'on manque de garde au toit. En outre, l'assise courte soutient mal les cuisses. Malgré la capacité de batterie en hausse, le volume de coffre est inchangé.

mission à double embrayage et 7 rapports. Plus que l'amélioration des performances (0s4 de moins sur le kilomètre départ arrêté, selon Peugeot), c'est l'augmentation de l'autonomie électrique qui frappe. La batterie plus grosse (14,6 kWh au lieu de 12,4 kWh) nous a permis de parcourir près de 65 km avant de réveiller le moteur thermique, là où l'ancienne version ne dépassait pas les 42 km selon les données de notre labo.

Les progrès semblent très nets aussi en matière de consommation en mode hybride, une fois la batterie vide : nous avons relevé 6,3 l/100 km à l'ordinateur de bord lors de notre essai, alors que nous avions mesuré 7,8 l/100 km sur la précédente 408 "PHEV". En revanche, les éventuels gains en agrément mécanique sautent moins aux yeux, avec un moteur thermique



De profil, impossible de distinguer la 408 restylée de l'ancienne ! Cette "crossberline" se démarque toujours par sa garde au sol surélevée et ses éléments de carrosserie en plastique brut.



Ces jantes en alliage de 20" sont facturées 300 €. Mais l'option est discutable pour le confort, car elles engendrent quelques trépidations.

un peu trop bruyant à l'accélération (dommage, l'auto étant par ailleurs fort bien insonorisée) et une boîte trop souvent hésitante, notamment à basse vitesse. C'est aussi dans ce cas que le chuintement de la machine

électrique se fait un peu trop présent. Si elle reste douce dans l'ensemble, la mécanique donne au global le sentiment de manquer d'un peu de raffinement. Autre regret : alors qu'on bénéficie d'un mode "B" qui accroît le

frein moteur et facilite les évolutions en ville, on s'interroge sur l'utilité des palettes au volant, qui ne sont pas associées à un vrai mode séquentiel de la boîte de vitesses, et ne permettent pas non plus d'ajuster la récu- >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP

|| AFIL || Airbags (6) || Conduite semi-autonome || Phares adaptatifs matriciels || Phares et essuie-glaces auto. || Pleins phares auto. || Rétro int. jour/nuit auto.

Agrément : Aide au stationn. AV/AR

|| Banquette 2/3-1/3 || Caméra de recul || Clé mains libres || Ecran tactile 10"/25,4 cm + GPS + Mirror Screen sans fil || Hayon motorisé || Instrum. numérique 10"/25,4 cm || Jantes alliage 19" || Prises USB à l'AR || Vitres AV/AR électr. || Volant cuir multifonction, etc.

EN OPTION Agrément : caméra à 360°, instrum. 3D, alerte trafic marche AR (800 €) || Chargeur 7,4 kW (400 €) || Hi-fi Focal 10 HP (800 €) || Recharge smartphone à induction (100 €) || Sièges AV électr., chauffants et massants, volant chauffant (1000 €) || Toit ouvrant (1100 €).