



C'EST RATÉ

Ces (trop) petites palettes ne permettent ni de doser la régénération, ni d'accéder à un vrai mode séquentiel. Gadget !



Finition

Si l'on note bien quelques plastiques de qualité moyenne, la 408 n'en propose pas moins une finition soignée, avec des accostages précis et des assemblages qui inspirent confiance.

Qualité des matériaux	◆
Qualité des assemblages	▲
Résistance aux rayures	▲

Chauffage/Climatisation

La climatisation se révèle plutôt efficace et très silencieuse. Dommage qu'il faille passer par l'écran tactile pour la plupart des réglages...

Simplicité des commandes	●
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	▲

Système audio

Notre modèle d'essai disposait du système hi-fi Focal optionnel. Avec ses 10 haut-parleurs, il offre une belle spatialisation, mais les médiums manquent de détails.

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	◆
Système hi-fi	800 €

Rangements

La 408 propose des rangements amples et bien pensés, avec notamment une profonde boîte à gants, de larges bacs de portière et un grand vide-poches sous l'accoudoir central.



Taille boîte à gants	◆
Taille vide-poches	◆
Emplacement charge smartphone	100 €
Aumônières/Vide-poches AR	Série/Série

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	233 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s3
Consommation cycle mixte	2,6 l/100 km
Autonomie électrique	85 km
Poids	1 771 kg
Diamètre de braquage	11,2 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	240 ch
Couple maxi combiné	360 Nm
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 568 cm ³
Hybridation rechargeable	1 moteur électrique
Puissance maxi (essence/électrique)	180/125 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250/118 Nm
Batterie lithium-ion NMC	14,6 kWh (utiles)
Puissance de charge	3,7 kW ⁽¹⁾ ■
Puissance fiscale/CO ₂	10 CV / 56 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 €/+ 720 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Pneus	205/55 R19
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,69 x 1,86 x 1,48
Durée de garantie ⁽²⁾	8 ans ou 160 000 km ◆

1. 7,4 kW en option (400 €). 2. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

À LA LOUPE

Accès à bord	◆	Facilité à manœuvrer	◆
Autonomie	◆	Facilité de contrôle des niveaux	●
Bruits aérodynamiques	▲	Protection carrosserie	●
Bruit/vibrations du moteur	●	Rangement câble de charge (bac sous coffre)	●
Agrément boîte automatique	●	Roue de secours (kit de réparation)	■
Confort des sièges avant	▲	Sensation pédale de frein	◆
Confort des suspensions	◆	Souplesse à basse vitesse	◆
Direction	◆		

Notre évaluation

La Peugeot 408 1.6 Plug-in Hybrid e-DCS7 GT (45 500 € *, 240 ch) est évaluée par rapport à une sélection de modèles familiaux hybrides rechargeables d'environ 240 ch, parmi lesquels : BYD Seal 6 DM-i Comfort (40 200 € *, 212 ch), Cupra Formentor eHybrid V (43 300 € *, 204 ch), Peugeot 3008 Plug-in Hybr. GT (47 400 € *, 225 ch), Toyota Prius Hybride Rech. (39 000 € *, 223 ch).

Comportement routier	◆
Equipements de sécurité	●
Agrément/performances	◆
Confort/insonorisation	◆
Equipements de confort/garantie	◆
Habitabilité/coffre	●
Aspects pratiques	●
Présentation/finition	◆
Consommation/autonomie électrique	◆
Prix	■

Notre verdict : intéressant ◆

La 408 Plug-in Hybrid progresse en sobriété et autonomie électrique, tout en conservant son très bon châssis. On aurait quand même apprécié une mécanique plus discrète, une boîte plus réactive... et des prix plus doux.