

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 Desmots – **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

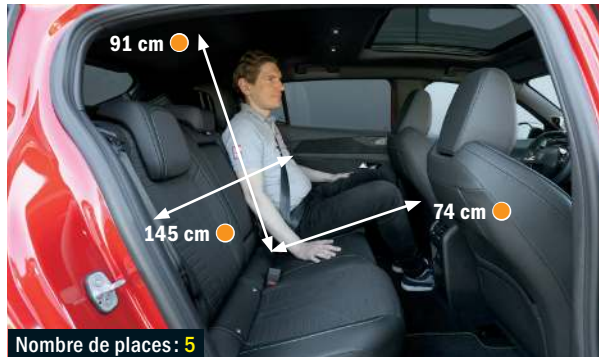
Le vrai prix d'achat : 5 % de remise, et 720 € de malus au poids.

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.



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 avons 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 €).



BIEN VU

Plus besoin de se perdre dans les menus : une pression longue sur ce bouton, et les assistances les plus intrusives sont désactivées.



►►► pération d'énergie. Si la 408 hybride rechargeable n'a rien d'une plume (1771 kg selon le constructeur), elle trompe avec brio son conducteur qui pense être aux commandes d'une auto plus légère. Plutôt vive à l'inscription, montrant peu d'inertie dans les changements d'appui et contenant efficacement ses mouvements de caisse (malgré l'absence de suspension pilotée), la Peugeot se révèle plaisante à mener. On aurait juste aimé une direction moins lourde (elle gâche quelque peu les sensations). Quant à la pédale de frein, elle manque parfois de consistance. Enfin, on notera quelques trépidations des suspensions à basse vitesse, peut-être dues aux roues de 20" optionnelles équipant notre modèle. ■



Poste de conduite

La planche de bord est quasi inchangée, les modifications se limitant à de nouveaux habillages. Instrumentation 3D (en option sur GT) pas toujours très lisible. Excellents sièges, assise légèrement surélevée, mais haut du volant pouvant masquer le bas des compteurs...

Réglage des sièges	◆
Maintien des sièges	◆
Simplicité des commandes	●
Visibilité AV/AR	●/◆
Eclairage intérieur	●
Lisibilité des compteurs	●

Ecran tactile

Inchangé, l'écran de 10"/25,4 cm de diagonale affiche des graphismes un peu datés. Surtout, son logiciel manque autant de clarté que de réactivité. Le GPS connecté figure de série, tout comme le Mirror Screen sans fil.

Aides à la conduite

Toutes les 408 disposent du régulateur adaptatif. Notre finition intermédiaire GT y ajoute une conduite semi-autonome assez efficace et des phares adaptatifs matriciels. En revanche, aucun assistant au créneau n'est prévu, et si la caméra de recul figure de série, il faudra investir dans un pack à 800 € pour bénéficier d'une vision périphérique à 360°.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Série
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/Série
Assistance au créneau	Indisponible
Facilité de réglage des alertes	▲

Facilité d'utilisation	●
Lisibilité	◆
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série

▲ Très bien ◆ Bien ● Moyen ■ Décevant ▼ Mauvais (dans la catégorie)



C'EST RATÉ

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



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	◆

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.

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