

Essais Peugeot 308 SW 1.2 Puretech (essence) VS 1.6 hybrid (phev)

écrit par Luc Vandersleyen



Avec sa **nouvelle 308**, arrivée à l'automne dernier, **PEUGEOT a obtenu de nombreux prix** grâce, notamment, au travail de l'ancien **responsable du design Gilles Vidal** qui a travaillé sur plusieurs modèles pour donner une nouvelle image de la marque avec, entre autres, des boucliers plus imposants. Elle est, aussi, la première Peugeot à arborer le **nouveau sigle de la marque** et elle profite, aussi, de diverses technologies du groupe dont la plateforme EMP2 et les différentes mécaniques.







PRESENTATION DE CETTE PEUGEOT 308 SW ET 308 BERLINE HYBRIDE 225 :

Si le **design** de la berline est particulièrement **réussi avec un long capot et un empattement rallongé**, cette nouvelle 308 reste, bien sûr, une traction avec son moteur placé transversalement avec les roues placées pratiquement dans l'axe du capot. Cependant, **les proportions arrière du break** sont **moins harmonieuses** que celles de la berline. Il est vrai qu'il est 27 cm plus long. L'habitacle, identique à celui de cette dernière, est accueillant et bien sûr, **on y retrouve le i-Cockpit**, qui se généralise chez Peugeot et l'on retrouve le petit volant qui vient sur les genoux alors que le combiné d'instrument est implanté plus haut.









LA TECHNIQUE DE CE BREAK 308 ET DE CETTE BERLINE HYBRIDE 225 ch ?

Un break est, avant tout **destiné à pouvoir transporter du matériel** et ici les dossiers de la banquette arrière sont fractionnés en 3 parties, (au lieu de 2 pour la berline) 40/20/40 pour plus de polyvalence. Le rabat central peut servir d'accoudoir pour les passagers arrière. Un petit rangement est, en plus prévu juste à l'arrière du siège. **Le volume va ainsi de 608 à 1634 litres.** L'habitacle est vaste et bien conçu et Le tableau de bord est identique à celui de la berline. L'écran central est facile d'emploi tandis qu'une barre de raccourcis tactile sous ce dernier, permet d'arriver facilement aux différents menus. **Bravo, pour l'ergonomie.** Bien sûr, le système **d'infodivertissement i-Connect est de dernière génération.** L'espace à l'avant est généreux et les sièges sont confortables surtout avec le siège AGR électrique du conducteur qui est de série sur la berline, mais, en option pour le break.

A l'arrière la banquette est un peu juste comme l'espace pour les jambes. Les finitions sont très correctes et de bonne facture tant pour la berline que pour le break.















COMPORTEMENT ET CONFORT DE CES NOUVELLES PEUGEOT 308 BREAK et HYBRIDE?

Peugeot propose ses 308 berline et break avec différentes motorisations : 2 moteurs essence 1.2 110 ou 130 ch et un diesel 1.5 de 130 ch, mais aussi 2 hybrides rechargeables de 180 et 225 ch avec un 1,6 essence. Une version 100% électrique arrivera en 2023.

-Notre 308 SW d'essai était motorisé par le 3 cylindres 1.2 à essence de 81 kW ou 130ch avec un couple de 205 Nm associé à une **boîte 6 manuelle** permettant le passage de 0 à 100 km/h en 10,5 secondes. On retrouve ce moteur à plusieurs niveaux de la gamme Peugeot, mais aussi sur les autres marques du Groupe Stellantis. Cette version s'est montrée assez dynamique pour un usage quotidien tout en étant assez économique avec une consommation de 6,2 l/100 km. La commande de boîte mériterait à être plus précise et le volant très bas gêne lorsque l'on utilise l'embrayage... Le confort est au rendez-vous, du moins pour les passagers avant et le silence de fonctionnement est très appréciable. Le moteur se montre volontaire et très souple avec une étonnante facilité à monter en régime. La direction est précise et réactive tandis que le freinage est aussi très efficace. Les systèmes d'aide à la conduite se montrent aussi efficaces et pas trop intrusifs.







-Notre berline 308 d'essai était la plus puissante avec le système hybride rechargeable de 225 ch accouplé à la boîte automatique EAT8. Le moteur thermique d'1,6 l développe 180 ch

et délivre un couple de 250 Nm. Le moteur électrique asynchrone dispose d'une puissance de 110 ch avec un couple de 320 Nm pour arriver au système hybride de **225 ch et 360 Nm**. La batterie lithium-ion a une **capacité de 12,4 kWh**. Le chargeur embarqué, en option, avait 7,4 kW (de série c'est 3,7 kW) ce qui permet une recharge sur wallbox en +/- 2h. L'autonomie 100% électrique annoncée est de 60 km. La puissance est appréciable et ce véhicule de 1708 kg se montre vraiment dynamique – passage de 0 à 100 km/h en 7,5 secondes- avec un confort préservé. Seul bémol, le passage d'un mode de propulsion à l'autre pourrait être plus rapide et moins ressenti.

Cette Peugeot 308 berline se montre très efficace en ville. Sur petite route sinueuse, on sent les 400 kg supplémentaires, mais les relances sont vigoureuses et la tenue de route est exemplaire. Bien sûr, sur routes et autoroutes, il faudra privilégier le mode « hybride ». En mode « électricité » la batterie se décharge rapidement et le mode « sport » n'a pas beaucoup de sens sur un véhicule hybride, d'autant plus qu'il n'apporte pas beaucoup de changement.







ET LES FINANCES DE CES 308 SW ET 308 BERLINE HYBRIDE ?

-Comme déjà signalé, lors de notre essai de plus de 760 km avec **notre 308 SW essence de 130 ch traditionnel**, nous avons consommé en **moyenne 6,2 l/100km** ce qui est très raisonnable. Du côté du prix, notre **308 SW 1.2 PureTech 130 ch Allure Pack** coûte **30 550 Euros** auquel il faut ajouter les options :

- Pack Drive Assist Plus : 600 Euros
- Siège Conducateur AGR électrique : 750 Euros
- Pare-brise chauffant : 150 Euros.

Pour un total de **32.050 Euros**.











- Avec notre **308 Hybrid 225 ch EAT8 GT Pack** nous avons **consommé** en moyenne seulement de **3,3 litres/100 km**, mais en rechargeant dès que cela était possible. Sans faire de recharge électrique, on peut dépasser les 5 ou 6 litres, mais sans doute encore plus sur long trajet. Lorsqu'on roule en ville on a pratiquement une autonomie électrique de 50 km, par contre sur route, la batterie se vide rapidement et il semble que l'autonomie soit inférieure à 40 km. En ce qui concerne le prix, on se trouve dans un autre registre avec un prix de départ de **45.450 Euros**. Bien sûr, il y a quelques options :

- Chargeur embarqué monophasé 7,4 kW : 450 Euros
- Câble électrique mode 2 (pour bornes publiques)
- Toit ouvrant teinté avec vélum manuel : 1.200 Euros

On arrive ainsi à un prix de **47.100 Euros**. Selon notre point de vue, il semble très difficile de rentabiliser les 15 000€ de plus pour la PHEV. La motorisation essence Puretech semble être un excellent compromis.





Pour la 308 SW PureTech de 130 ch :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	495€	495€	177,79€
Taxe de circulation annuelle	201,30€	201,30€	157,82€
Eco malus	/	0€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]





Pour la 308 Berline Hybrid 225 ETA8 :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478€	2478€	46,23€
Taxe de circulation annuelle	296,60€	296,60€	143,50€
Eco malus	/	0€	/

APPRECIATION :

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen

Page Youtube : [Auto4X4 en roues libres](#)