

PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6 : UNE AUTORECHARGEABLE ECONOMIQUE !

écrit par Luc Vandersleyen



Au cours de l'été 2022, nous vous avons présenté la **PEUGEOT 308** dont la **3^{ème} génération** était arrivée à l'automne 2021. Elle était très différente de la version précédente grâce au travail de l'ancien **responsable du design GILLES VIDAL**. Elle avait, d'ailleurs, obtenu de nombreux prix. Déjà, elle **profitait de nouvelles technologies du Groupe STELLANTIS** qui venait d'être créé, comme la **plateforme EMP2 et différentes mécaniques**. Dont des versions 1.2 l. essence de 110 ou 130 ch ou diesel. Ou, encore, hybride rechargeable de 225 cv avec moteur thermique de 1,6 l. de 180 ch et moteur électrique de 12,4 kWh. A la **fin de 2025**, elle a reçu un **léger restylage**. Afin de pouvoir mettre de plus grosses batteries, la **plateforme a été rallongée de 11 cm**, dont 5,5 cm pour l'empattement. Elle reprend, ici, pour sa **version d'entrée de gamme le 3 cylindres 1.2 l. (ex-PureTech)**, mais désormais la courroie a été remplacée par une chaîne et, bien sûr, ce bloc a été fiabilisé. Il est **couplé à un moteur électrique de 28 ch logé dans la boîte de vitesse à triple embrayage e-DCS6** avec une petite **batterie de 0,87 kWh**. Ainsi, il est, en quelque sorte entre un micro-hybride et un hybride simple.







PRESENTATION DE NOTRE PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6 GT :

Notre PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6 est donc équipée d'un **moteur 3 cylindres d'1.2 l. de 136 ch (100 kW) avec un couple de 205 Nm** associé à Une petite hybridation 48 V sous la forme d'un moteur électrique de 28 ch et 55 Nm logé dans la boîte de vitesse à triple embrayage e-DCS6. Le tout est alimenté par une batterie lithium-ion assez petite de 0,87 kWh (0,43 kWh utile). Cet ensemble arrive à une **puissance de 145 ch (107kW)**. En environ 20 ans de carrière de cette Peugeot 308, et plus de 7 millions d'exemplaires produits, le constructeur a choisi de n'apportter que de légères modifications. Ainsi, les changements d'ordre esthétiques se focalisent principalement à l'avant avec un **bouclier légèrement élargi**, mais, aussi, avec de **nouveaux feux de jour à 3 griffes** et des **phares discrètement intégrés** à l'étage inférieur dans une **pièce noire qui comprend, aussi, une prise d'air**. Ici, la calandre est du ton de la

carrosserie et le **logo** est **éclairé**. A l'**arrière**, les **feux** sont aussi **plus modernes** tandis que les canules d'échappement, sont maintenant, d'un ton noir brillant. L'habitacle a été légèrement modernisé. En plus, grâce à un empattement plus grand on dispose de plus d'espace. **Le tableau de bord n'a pratiquement pas changé**. On a derrière le volant un combiné d'instruments numérique très complet et au **centre du tableau de bord un écran tactile** qui est **facile d'emploi**. Une barre de raccourcis tactile, sous l'écran permet d'arriver facilement à différents menus. **L'ergonomie est bonne** avec un écran situé à bonne hauteur et un **infodivertissement à la page**. Avec cette **version GT**, nous avons des **sièges AGR, électrique pour le conducteur**, avec une nouvelle sellerie avec cuir, tissu et Alcantara. Le constructeur a conservé le **tableau de bord I-Cockpit**, caractérisé par son petit volant en cuir avec double méplat. S'il contribue à dynamiser l'ensemble, il continue à poser un **problème de visibilité du combiné d'instrument** et de sa position **sur les genoux...** Le coffre, lui, n'évolue pas et dispose toujours de 412 litres qui peuvent tripler en rabattant les dossiers des places arrière. Malheureusement, ainsi, le plancher est à 2 niveaux. Du côté du poids, notre 308 1.2 Hybrid 145 pesait 1457 kg et pouvait transporter 493 kg.















EN ROUTE AVEC NOTRE PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6, GT :

Dés la mise en route, nous entendons le bruit caractéristique du moteur 3 cylindres d'1,2 litre. Si actuellement, les véhicules les plus vendus sont des SUV, le 2^{ème} marché est encore celui des berlines et la Peugeot 308 demeure en bonne place dans cette catégorie. En plus, cette version 1.2 Hybrid 145 est la plus vendue. Si cette puissance est assez modeste, cette 308 d'entrée de gamme se montre **assez dynamique** et **s'insère facilement dans le trafic**, qu'il soit **urbain ou routier**, puisque notre vitesse est presque partout limitée. On retrouve d'ailleurs cette architecture sur d'autres Peugeot, mais aussi parmi les autres marques du Groupe Stellantis, que ce soit, chez Citroën avec la C4 ou les C3 et C5 Aircross. Chez DS avec la DS N°4 ou la DS 3. Et, encore, chez FIAT avec la 600 ou chez OPEL avec les Corsa, Astra, Mokka, Frontera ou Grandland. En plus, cette petite version hybride est assez économe à l'usage. La **boîte e-DCS6** fait un **excellent travail** et la **conduite** est **facile et reposante**. En plus le **confort** est **au rendez-vous** et il n'y a que le bruit du moteur qui pourrait être plus contenu. La **direction** est **précise et réactive**. Le centrage du volant pourrait, cependant, être amélioré. Par contre l'**i-Cockpit**, caractérisé par son petit volant placé trop bas reste discutable et **demande un peu d'habitude**. D'un autre côté, le **système hybride** nous a séduit avec sa **conduite souple et agréable**. Le freinage régénératif est, bien sûr, léger et s'interrompt lorsque la batterie est pleine. La **transition** entre les phases thermique et électrique est **discrète**. En plus, l'affichage au compteur est de couleur différente. Signalons, aussi, que la **tenue de route** est **excellente** avec un **train avant assez mordant**. Bien sûr, pour notre sécurité, nous avons beaucoup d'aides à la conduite et on apprécie le raccourci physique dédié à ces aides. En effet, avec un appui long de 2-3 secondes on peut désactiver certaines assistances un peu trop intrusives comme l'alerte de survitesse ou le contrôle de la

voie, par exemple.









LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6 GT:

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons roulé en ville, sur routes et sur autoroutes, mais sans faire de très longs trajets. Avec ce système Hybrid très convaincant, nous avons **consommé en moyenne 4,5 L/100 km** avec des **émissions de CO₂ comprises entre 107 et 145 g/km**. A noter que la vitesse maxi est proche de 200 km/h et que le passage de **0 à 100 km/h se fait en 8,8 secondes**. Avec notre réservoir de 50 litres, nous avons une **autonomie d'environ 950 Km**. Et cela sans devoir se raccorder à une borne. Bien sûr, en mode électrique, nous ne pouvons faire que de très petits trajets. Du côté du prix, notre **PEUGEOT 308 1.2 Hybrid 145 e-DCS6 GT valait ; 39.670 Euros**.

Bien sûr, il y avait des options :

- Pack Sensation : FF : **1.750 Euros**
- Pack Vision 360 et Drive Assist Plus : **950 Euros**

Total des options : **2.700 Euros**

**Notre Peugeot 308 Hybrid 145 e-DCS6 GT valait, donc,
42.370 Euros**







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1068,44€	1436,82,50€	160,10€
Taxe de circulation annuelle	243,41€	243,41€	180,61€

Category	Item
Category 1	Item 1
Category 1	Item 2
Category 1	Item 3
Category 1	Item 4
Category 1	Item 5
Category 1	Item 6
Category 1	Item 7
Category 1	Item 8
Category 1	Item 9
Category 1	Item 10
Category 2	Item 1
Category 2	Item 2
Category 2	Item 3
Category 2	Item 4
Category 2	Item 5

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen