



Peugeot 308 Sacré numéro!

Grande nouvelle! Peugeot passe à un nouveau numéro. La 308 est le premier modèle de la série 8 et succède à la plus vendue des Peugeot, à savoir la 307. Ce nouveau numéro va-t-il lancer une révolution et conservera-t-il sa place de meilleure vente?

Il semble un peu osé d'inaugurer une toute nouvelle série avec la 308. Celle-ci repose d'ailleurs sur la tôle de fond de la 307. Les moteurs aussi ont été en grande partie repris de la 307. Quant à l'extérieur, la 308 présente des traits fort semblables aux modèles existants.

Une fois au volant, la différence est directement perceptible. La première chose que l'on remarque est le gigantesque pare-brise. Celui-ci descend plus bas pour une meilleure visibilité, et monte plus haut pour une sensation d'espace accrue. La voiture d'essai est également pourvue d'un toit panoramique immense. Seul un cabriolet procure un plus grand sentiment de liberté.

La 307 avait révolutionné le parc automobile par une hauteur considérablement plus élevée que la moyenne pour une longueur équivalente. De ce fait, la 307 offrait un espace intérieur jamais vu. La 308 offre au moins autant d'espace mais grâce à une construction plus rusée (notamment, avec des sièges plus bas) présentant une ligne de toit rabaissée et un profil aérodynamique amélioré.



À l'avant, la 308 se montre généreuse avec l'espace pour la tête et les jambes. Les sièges avant sont disposés loin l'un de l'autre, assurant ainsi une liberté de mouvement nécessaire. L'espace à l'arrière et dans le coffre ne dépasse pas la moyenne.

Équipement

La structure du tableau de bord est caractéristique de Peugeot et les instruments sont facilement reconnaissables comme composants standard de la marque. En d'autres termes, on déplore que le compteur de vitesse n'affiche que les "vitesses

françaises" avec exactitude. 100 et 120 km/h n'apparaissent pas dans la graduation et le conducteur n'a qu'à estimer lui-même où se situent ces limites. Le risque existe bel et bien qu'un bon conducteur regarde donc plus souvent son compteur que la circulation devant lui.



La radio et le lecteur CD sont commandés par un levier au volant et les fichiers MP3 peuvent désormais être lus. L'ordinateur de bord peut fournir des informations relatives à deux trajets. Le cruise control peut également servir de limiteur de vitesse. Accessoire aussi sympathique qu'esthétique, le parfumeur garantit en permanence une agréable odeur au sein de l'habitacle.

La conduite

Comme nous l'avons dit plus haut, la 308 repose sur la plate-forme du modèle précédent. Cependant, la nouvelle venue se comporte tout à fait différemment. La 308 n'est pas une nouvelle voiture équipée d'une technologie ancienne. Au contraire, elle fait partie du fin du fin de son segment. Le châssis est précisément tel qu'il doit l'être : pas trop souple mais certainement pas trop rigide non plus. La sensation au volant est parfaite, de nombreux conducteurs repèrent directement les limites.



Vu que la 308 se destine à être conduite par tout un chacun, elle se prête volontiers à tous les styles de conduite. Il ne s'agit pas d'une voiture éminemment sportive ou confortable, la 308 est chez elle sur tous les marchés.



Le châssis consciencieusement étudié veille à ce que la sécurité soit garantie dans toutes les circonstances. Aussi, en cas de brusque manoeuvre, la française reste parfaitement

maîtrisable. Selon la motorisation, le contrôle dynamique de stabilité est fourni de série ou en option. Ceci dit, l'ESP est purement facultatif vu l'excellente qualité du châssis.

Seuls les petits rétroviseurs, situés au milieu des portières réclament quelque adaptation. Certains conducteurs se plaignent que le capot n'est pas visible depuis leur siège mais c'est le cas de nombreuses voitures modernes.

Motorisations

Dès son lancement, la 308 est disponible avec un large éventail de moteurs. Les moteurs à essence varient en puissance entre 95 et 175 cv alors que les moteurs diesel oscillent entre 90 et 136 cv, toujours avec le filtre à particules. La voiture d'essai est équipée d'un puissant moteur diesel 110 cv, hautement recommandable.

Même après un démarrage à froid (pas besoin de la chauffer), le moteur tourne directement en silence et sans vibrer. Cette tranquillité rend d'entrée de jeu la voiture instinctivement plus confortable. Bien qu'une puissance de 110 cv soit mitigée à l'échelle actuelle, les performances de ce diesel 1.6l sont remarquables. Par rapport au moteur diesel de la 307, cette nouvelle motorisation a beaucoup plus de caractère. En cas d'accélération soutenue, ce diesel peut donner un petit coup de pouce bienvenu.



Pour les amateurs de tranquillité, la 308 1.6 HDiF s'avoue remarquablement calme et confortable. On regrette tout de même l'absence d'une sixième vitesse. Le moteur est en effet suffisamment puissant pour multiplier davantage de puissance à régime plus faible. Malgré tout, la consommation moyenne calculée sur une distance de 1000 km atteint un résultat très convenable de 4,6 litres/100km.

Conclusion

Pas de révolution au programme. La Peugeot 307 était la première voiture à chercher la hauteur et qui, grâce à une construction exceptionnelle, a apporté un véritable renouveau. La Peugeot 308 est tout au plus une évolution. La voiture a été raffinée sur tous les points. Les moteurs sont plus puissants et plus propres. L'habitacle est plus spacieux et mieux fini. L'extérieur est plus aérodynamique et élégant. L'équipement est plus moderne, plus complet. Forte de tout ceci, la 308 succède dignement à la 307.

Parallèlement, la 308 parvient à se distinguer de la concurrence. Bien que la voiture n'est en rien considérablement meilleure, elle enregistre d'excellents scores sur tous les plans. Au total, la 308 obtient une bonne note. Peut-être le début d'une longue pour la nouvelle série? ■



Technique

Peugeot 308 1.6 16v HDiF Premium

Dimensions et poids

Longueur	428 cm
Largeur	182 cm
Hauteur	150 cm
Empattement	261 cm
Poids	1287 kg
Remorque	695 kg
Remorque avec frein	1520 kg
Capacite carburant	60 l
Volume du coffre	348/1201 l



Moteur et prestations

Cylindree	1560 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	110 ch @ 4000 tr/min
Couple	240 Nm @ 1750 tr/min
Traction	voorwielen
Accélération 0-100 km/h	10,1 s.
Vitesse maxi	191 km/h
Conso mixte	4,7 l / 100 km
Conso urbaine	6 l / 100 km
Conso extra	3,9 l / 100 km
Emissions de CO2	125 Gr./km



Prix

Prix	22 700 €
Prix du modèle de base	20 350 €